

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

THÈSE DE DOCTORAT

Le Partage de Responsabilité

dans les

Accidents d'Automobiles

Présentée et soutenue le 2 décembre 1941, à 13 h. 30

PAR

Jacques LEBRETON

JURY :

Président : M. M. PICARD.

Suffragants :

MM. NIBOYET, *Professeur*.

AMIAUD, *Professeur*.

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON ET C^{ie}

158-160, Rue Saint-Jacques, 158-160

—
1941

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

THÈSE DE DOCTORAT

Le Partage de Responsabilité

dans les

Accidents d'Automobiles

Présentée et soutenue le 2 décembre 1941, à 13 h. 30

PAR

Jacques LEBRETON

JURY :

Président : M. M. PICARD.

Suffragants :

MM. NIBOYET, *Professeur.*

AMIAUD, *Professeur.*

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON ET C^{ie}

158-160, RUE SAINT-JACQUES

1941

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Le problème du partage de la responsabilité civile entre auteur et victime d'accident n'a pas attendu, pour se poser, les collisions d'automobiles.

De tout temps, la faute de la victime a joué un rôle sur le terrain de la responsabilité civile à côté de celle de l'auteur du dommage et la question s'est chaque fois posée d'apprécier dans quelle mesure la victime pouvait, en pareil cas, prétendre à la réparation du préjudice que, par sa faute, elle avait contribué à occasionner.

Un des plus anciens textes offrant une solution de responsabilité partagée en matière d'accidents nous paraît être ce verset de l'Exode relatif à une collision de bœufs : « Si le bœuf d'un homme frappe de ses cornes « le bœuf d'un autre homme et que la mort en soit la « suite, ils vendront le bœuf vivant et en partageront le « prix; ils partageront aussi le bœuf mort » (Exode KXI, verset 35.) Solution qui, pour primitive qu'elle fût, n'en était pas moins judicieuse.

C'est ce partage par moitié que nos anciens auteurs qualifiaient de : « *Judicium rusticorum* » et dont ils faisaient remonter l'usage au sage roi Salomon « car tel

fut le jugement reconnu tant juridique qu'il donna sur la question tant naturelle entre deux mères ».

Par contre, le droit romain, on le sait, refusait toute réparation à la victime qui, par sa faute, avait participé au dommage. C'était l'application brutale de la règle pomponnienne « *Quid si quis ex culpa sua damnum sentit non intelligitur damnum sentire* ». La victime qui a participé au dommage ne peut rien réclamer. Il n'y a pas à distinguer selon que sa faute est ou non la cause unique du préjudice.

Cette règle paraît s'être perpétuée dans le droit anglo-américain où pour avoir le droit de demander secours aux tribunaux, il faut être soi-même sans reproche. La « contributory negligence » prive, en principe, la victime de tout recours au moins lorsque l'auteur du dommage n'a pas commis de faute intentionnelle. Les Anglo-Saxons ont une haute idée du Droit : « aucune main souillée, dit l'un de leurs arrêts, ne peut toucher les pures fontaines de la Justice ».

La jurisprudence française, au contraire, soucieuse de faire du droit social, part de ce principe que la faute de la victime doit, normalement, conduire à un simple partage de torts, c'est-à-dire à une réparation partielle du préjudice.

En matière d'accidents d'automobiles, notamment, l'examen des décisions judiciaires nous révèle que, dans la majorité des cas, les Tribunaux partagent les torts entre les parties.

Ce partage ne s'effectue pas obligatoirement par parts égales. Si les partages par moitié demeurent les plus nombreux, les Tribunaux n'en ont pas moins très souvent recours à des proportions différentes : par

exemple, $1/3$ de responsabilité à l'une des parties contre $2/3$ à la charge de l'autre, $1/4$ contre $3/4$, etc., etc. Ils utilisent ainsi, dans leur dosage des responsabilités, toute une gamme de fractions, s'inspirant de ce principe, fondamental en droit français, que le partage des torts doit traduire le plus fidèlement possible le degré de gravité des fautes respectivement commises par chacune des parties en présence.

Une statistique que nous avons fait porter sur 1.500 dossiers d'accidents nous a fourni, à cet égard, les indications suivantes :

1° Affaires gagnées intégralement par l'une des parties	608
2° Partage de responsabilité par moitié	412
3° $1/3$ contre $2/3$	248
4° $1/4$ contre $3/4$	162
5° Autres proportions	70
	— 892
	— 1.500

Les résultats de cette statistique viendraient ainsi, en notre domaine, confirmer l'opinion formulée par différents auteurs que la plupart du temps la victime participe, par son imprudence, au dommage dont elle souffre, ce qui permet à M. Demogue d'ériger en présomption qu'en matière d'accident le dommage « provient un peu de la faute de son auteur, un peu de celle de la victime et que chacun doit avoir quelque peccadille à se reprocher » (Demogue, *Traité des Obligations*, t. III, n° 283). Notons toutefois, dès maintenant, pour faire une interprétation aussi objective que possible des données statistiques qui précèdent, qu'en matière d'accidents

d'automobiles, nombre de litiges où la responsabilité exclusive de l'une des parties ressort nettement des circonstances de la cause, se trouvent réglés à l'amiable par les assureurs des tiers responsables. Si donc, toutes les affaires d'accidents venaient devant les Tribunaux, il n'est pas douteux que la proportion des partages de responsabilité, par rapport au nombre total des litiges, serait moindre.

Elle resterait néanmoins considérable car la circulation routière est si étroitement réglementée à l'heure actuelle que, du moment que les circonstances d'un accident sont connues, on pourra bien souvent y relever quelque imprudence à la charge de l'un et de l'autre des conducteurs, s'il s'agit d'une collision de véhicules, ou de l'automobiliste et de sa victime, s'il s'agit d'un accident causé à un piéton.

Position irrégulière sur la chaussée, priorité non respectée, défaut d'avertissement, éclairage absent, déficient ou éblouissant, excès de vitesse, etc., etc., multiples sont les infractions que réprime le Code de la Route dans des dispositions si variées, si complexes, voire même souvent si délicates à interpréter qu'il est à présumer en effet, qu'un conducteur impliqué dans un accident a plus ou moins contrevenu à l'une ou l'autre d'entre elles.

Pour ne parler que de la vitesse, l'obligation résultant de l'article 31 du Code de la Route d'en rester constamment maître ne constitue-t-elle pas en faute, si on la prend à la lettre, tout automobiliste par le seul fait qu'il n'a pu arrêter le mouvement de son véhicule avant le choc? Nous verrons que ce texte, interprété trop stric-

tement par les juges devient souvent pour eux un prétexte facile à prononcer des partages de torts juridiquement discutables.

Les Tribunaux n'ont s'ailleurs pas toujours besoin de ce prétexte pour partager la responsabilité dans les accidents d'autos : les juridictions inférieures surtout ont une propension certaine à partager les torts, chaque fois que les parties leur paraissent l'une et l'autre fautives, sans se demander suffisamment si ces différentes fautes présentent, au même degré, le lien nécessaire de cause à effet avec l'accident, ou si au contraire l'une d'elle, véritable cause génératrice du dommage, ne devrait pas plutôt entraîner la responsabilité exclusive d'une des parties.

Nous verrons aussi qu'un sentiment bien démocratique de pitié, sentiment dont en notre matière la valeur juridique reste contestable, crée pour la sentimentalité des Tribunaux la redoutable tentation de partager les torts dans les accidents où, manifestement, le piéton malheureux a été victime de sa seule imprudence.

Reconnaissons que le mode de preuve utilisé dans les accidents d'automobiles, la preuve testimoniale, par les imprécisions et les contradictions qui lui sont inhérentes, est souvent de nature à jeter le trouble dans l'esprit des magistrats qui, après avoir entendu deux ou trois versions d'un même fait, hésitent à se prononcer nettement en faveur de l'un ou l'autre des plaideurs et préfèrent se réfugier dans la solution paresseuse, soit d'un partage de fautes, soit d'un cumul des présomptions de responsabilité. Nous aurons à examiner spécialement cette dernière jurisprudence dont l'extension nous paraît constituer un danger certain pour une saine

appréciation des responsabilités en matière d'accidents d'automobiles.

Ajoutons enfin, à la décharge de nos magistrats, que les principes qui régissent la responsabilité dans les accidents causés par les automobiles sont, eux-mêmes, encore mal définis ou que, tout au moins, un désaccord subsiste en Doctrine quant à leur fondement juridique exact. Ceci suffirait à expliquer que les décisions de la jurisprudence ne pourront satisfaire complètement l'esprit et que certains errements demeureront inévitables tant que le législateur ne sera pas intervenu.

L'objet de notre étude sera de dégager ces principes juridiques qui doivent présider au partage des responsabilités dans les accidents d'automobiles et d'étudier les applications qu'en fait la jurisprudence dans les cas les plus pratiques d'accidents. Chemin faisant, nous dirons quelques mots des solutions du droit comparé ainsi que des projets législatifs en cours d'élaboration.

CHAPITRE PRELEMINAIRE

BREF RAPPEL DES FONDEMENTS JURIDIQUES

DE LA RESPONSABILITÉ

EN MATIÈRE D'ACCIDENTS D'AUTOMOBILES

Division du sujet

Chacun admet maintenant que, dans l'esprit des rédacteurs du Code civil, la théorie de la responsabilité civile délictuelle et quasi délictuelle était toute entière axée sur la notion traditionnelle de faute, c'est-à-dire sur la violation soit intentionnelle soit involontaire d'un devoir que l'auteur du dommage était tenu de connaître et d'observer. Nul ne conteste plus, à l'heure actuelle, que ce principe soit très expressément formulé par les articles 1382 et 1383 du Code civil, qui permettent à la victime d'obtenir la réparation intégrale des dommages causés, à charge par elle de prouver la faute de leur auteur.

Mais dans la seconde moitié du xix^e siècle, le développement du machinisme dans l'industrie et les transports étant venu aggraver et multiplier pour les individus, et notamment pour les travailleurs, le danger d'accidents, cette notion de faute est apparue à certains incapable de supporter à elle seule l'édifice « désormais trop pesant de la responsabilité » et d'assurer dans tous les cas aux victimes d'accidents une équitable réparation.

C'est alors qu'a pris corps dans le droit moderne une théorie nouvelle faisant prévaloir l'idée d'une responsabilité sans faute ou responsabilité objective, basée sur une notion de risque créé : pour les tenants de cette théorie, dès lors qu'on crée une activité on s'engage à en supporter les conséquences. Les dommages que pourra occasionner cette activité resteront à la charge de celui qui aura tiré profit de l'instrument du dommage car ils ne sont, prétend-on, que la juste contre-partie du bénéfice qu'elle procure. De cette responsabilité, le chargé de risque ne pourra s'exonérer qu'en prouvant la force majeure, c'est-à-dire l'événement externe de nature imprévisible et irrésistible ; ou encore en établissant que l'accident provient uniquement de la faute de la victime.

On sait que cette théorie du risque qui, en Doctrine, a connu, il y a un demi-siècle, la plus grande vogue tout en suscitant les plus âpres controverses, n'a été retenue par le législateur comme principe de responsabilité indépendant de la faute, que dans certains domaines spéciaux, notamment dans les accidents du travail, le droit aérien, les dommages de guerre, mais qu'en droit commun et notamment dans notre domaine des accidents d'automobiles, la base de la responsabilité reste la faute.

La jurisprudence automobile a donc dû trouver dans le Code Civil les principes directeurs du droit à réparation en les adaptant aux situations nouvelles créées par la transformation du milieu social.

Elle a fait, ainsi, sortir d'un lambeau de texte, l'article 1384, paragraphe 1^{er}, du Code Civil, qui était resté jusqu'alors sans portée et auquel ses rédacteurs n'avaient vraisemblablement attaché qu'une signification

fort réduite, tout un système dont le moins qu'on puisse en dire est qu'il est étranger à l'esprit du Code.

Il n'est pas dans notre dessein de reprendre ici l'exposé maintes fois retracé et devenu classique de l'évolution jurisprudentielle. Chacun sait qu'après de multiples tâtonnements, la jurisprudence est arrivée au stade suivant : 1° existence à la charge de l'automobiliste gardien de la chose dommageable d'une présomption de responsabilité dont il ne peut se libérer qu'en prouvant la cause étrangère ou la force majeure. 2° Cumul des présomptions de responsabilité en matière de collision d'automobiles mettant en présence deux ou plusieurs gardiens, lorsque leur faute n'a pu être rapportée.

La responsabilité des accidents causés par les automobiles repose donc en droit français sur un double fondement : d'une part, la faute des articles 1382 et 1383 et d'autre part, la présomption de responsabilité de l'article 1384, paragraphe 1^{er}.

Il s'ensuit que le problème du partage des responsabilités se posera différemment suivant que l'accident d'automobiles mettra en présence :

— Ou bien, d'une part, une victime sur qui ne pèse aucune présomption de responsabilité et, d'autre part un gardien présumé responsable : ce sera le cas des accidents causés aux piétons par les automobilistes.

— Ou bien deux gardiens présumés responsables. C'est le problème du partage des responsabilités dans la collision de véhicules.

Nous étudierons donc successivement :

I. Dans une première partie, le problème posé par la coexistence d'une faute prouvée à la charge du piéton

et d'une simple présomption de responsabilité à l'encontre de l'automobiliste.

II. Dans une seconde partie, les répercussions sur le partage des responsabilités des fautes respectives des conducteurs, dans la collision d'automobiles.

III. Enfin, nous réserverons une troisième partie à la question du cumul des présomptions de responsabilité dans les collisions où, en l'absence d'éléments de preuve, les fautes des gardiens responsables n'ont pu être établies.

PREMIERE PARTIE

*DU PARTAGE DES RESPONSABILITES
DANS LES ACCIDENTS CAUSES AUX PIETONS
PAR LES AUTOMOBILISTES*

CHAPITRE PREMIER

FONDEMENTS JURIDIQUES DU PARTAGE DES RESPONSABILITES

§ 1^{er}. — POSITION DU PROBLÈME.

Deux principes dominant la matière.

1° Il est équitable que le piéton soit spécialement protégé contre les conséquences des accidents causés par les automobilistes : en face de l'automobile qui, par son dynamisme propre, constitue incontestablement pour lui un grave danger, le piéton se trouve naturellement désarmé et il est nécessaire que le législateur ou, à son défaut, les Tribunaux, viennent à son secours par l'effet d'une réglementation ou d'une jurisprudence appropriées.

2° Mais il est un autre principe, de haute moralité et de progrès social, qui exige que tout individu participe à la réparation du dommage qu'il a contribué à occasionner ; et il apparaît que la sanction la plus normale de la faute de la victime, qui par son imprudence ou sa négligence, a participé à la réalisation du dommage dont elle se plaint, est la réduction, dans une mesure à déterminer, de son droit à indemnité.

Comment la jurisprudence a-t-elle concilié ces deux principes ?

A mesure que les accidents devenaient plus nombreux et plus dangereux pour les piétons, la jurisprudence dans ses développements successifs a progressivement étendu et renforcé la protection juridique due aux victimes d'accident, épousant ainsi le sentiment de l'opinion publique, sentiment né de « l'idée profonde que « chacun doit répondre des personnes et des organismes par lesquels il prolonge pour ainsi dire sa personnalité, son activité et du même coup, sa capacité de « nuire... Il faut venir au secours du faible contre le « fort, de celui qui est menacé contre celui qui a créé la « menace. Il faut venir au secours de l'un contre l'autre « et rétablir ainsi un équilibre matériel, physique, précédemment rompu » (Josserand, D. H., 1935, Chr., p. 42).

Ainsi, dans l'accident auto-piéton, les deux parties n'étant ni également dangereuses, ni également vulnérables, le Droit ne pouvait les placer sur le même plan juridique lors du procès qui pouvait les opposer. Alors que le piéton n'est responsable que de sa faute prouvée, on sait que, par contre, sur l'automobiliste pèse une présomption de responsabilité dont il lui faut se dégager sous peine d'être, de plein droit, condamné à l'entière réparation du préjudice causé à sa victime.

Mais la difficulté surgit lorsque le piéton est lui-même en faute alors qu'aucune imprudence n'a pu être établie à l'encontre de l'automobiliste simplement présumé responsable. Nul ne soutiendra dans ce cas que la faute du piéton imprudent, lorsqu'elle a pu être prévue et évitée, demeure sans effet sur la responsabilité. Mais il s'agit de savoir si dans cette hypothèse la faute de la victime est suivant le cas, susceptible d'entraîner non

seulement un partage de responsabilité, mais, même une exonération totale de l'automobiliste.

§ 2. — LA QUESTION EN DOCTRINE.

En doctrine et devant le silence du législateur qui jusqu'à présent n'est pas intervenu au débat, l'unanimité ne s'est pas encore faite entre les auteurs.

I. Pour une partie de la doctrine et notamment pour M. Savatier lequel, dans son récent « *Traité de la responsabilité civile* », a développé les solides raisons qui militent en faveur de sa thèse, l'automobiliste gardien de la chose dommageable doit être complètement déchargé de toute responsabilité par le seul fait qu'il réussit à prouver à l'encontre de la victime une faute en relation de cause à effet avec l'accident.

M. Savatier estime, en effet, qu'il convient d'établir une juste hiérarchie, entre la responsabilité basée sur la faute et celle née du risque, cette dernière pesant sur l'automobiliste en sa seule qualité de gardien.

Pour l'éminent auteur, « si une responsabilité fondée sur le risque se justifie parfaitement en droit moderne, encore faut-il lui attribuer, ni un rôle unique, ni même la première place. Celle-ci doit toujours être réservée à une valeur humaine plutôt qu'à une pure causalité physique car la Société dans laquelle la responsabilité civile doit établir l'ordre et l'équilibre est une Société humaine. Or, la responsabilité fondée sur la faute a cette vertu essentielle de faire écho à la liberté humaine, d'entretenir chez l'homme la conscience de son intérêt primordial à bien user de cette liberté, de lui faire toucher du doigt la sanction qu'il encourt quand il en use mal, négligemment ou

« imprudemment. La responsabilité fondée sur le risque, au contraire, en dépit de l'idée d'équité qui la justifie, repose exclusivement sur un équilibre matériel. Le substituer systématiquement à la responsabilité fondée sur la faute et même cesser de reconnaître le primat de cette dernière, serait consacrer le triomphe de la matière sur l'esprit ».

Cette primauté devra se manifester dans l'incidence définitive de la charge du dommage. Toutes les fois que celui-ci est dû à une faute c'est l'auteur ou ce sont les auteurs de cette faute qui en devront seuls supporter le poids, et non les personnes aux risques desquels se trouvaient les activités non fautives qui ont concouru au dommage.

Ainsi, aux yeux de M. Savatier, la présomption de responsabilité de l'art. 1384, dérivant du risque, n'a qu'un caractère subsidiaire, elle a pour but de trouver une responsabilité là où une théorie de la faute ne permet pas de la désigner, aucune faute n'ayant pu être prouvée. Mais si la faute est établie, il n'y a pas besoin de chercher ailleurs, l'équité est satisfaite, la responsabilité subsidiaire dérivant du risque n'a plus de raison de fonctionner.

M. Esmein développe une idée voisine quand il écrit : « que la faute prouvée de la victime ne laisse plus de place au jeu de la présomption de faute qui charge l'automobiliste en vertu de l'article 1384, al. 1^{er} ; puis qu'une faute simplement présumée n'est qu'une hypothèse, au plus une probabilité, et qu'une certitude, comme la faute prouvée de la victime, doit l'emporter sur une hypothèse et qu'une faute prouvée justifie une sanction, justifie en particulier la privation de la

« garantie de sécurité pécuniaire qu'est, pour la victime
« d'accident, cette disposition de l'article 1384, si rigou-
« reuse d'autre part, pour ceux qui se livrent à cette
« activité qui semble pour les Européens le but de la
« vie et qui est, en tout cas, la source de leur prospé-
« rité. Elle la justifie même si l'on donne comme fon-
« dement pour partie à la présomption de l'article 1384,
« l'idée de risque créé, car il reste utile d'agir par des
« sanctions sur la conduite des hommes en vue de pré-
« venir les accidents ».

Pour ces deux auteurs, par conséquent, il ne saurait être question d'un partage de torts entre un automobiliste simplement présumé responsable et un piéton dont la faute sera prouvée : ce dernier se trouvera, dans ce cas, dépouillé de tout droit à une indemnisation quelconque.

II. Cependant, pour d'autres juristes et notamment pour MM. Mazeaud qui se refusent à faire place au risque comme base de responsabilité, notamment dans le domaine des accidents d'automobiles, la responsabilité du conducteur trouve son origine dans la faute, tout comme celle du piéton, mais dans une faute d'une nature particulière.

Pour eux, la présomption de responsabilité de l'article 1384, paragraphe 1^{er}, n'est autre qu'une « faute dans la garde ». Constitue une faute dans la garde le fait pour le gardien d'avoir laissé la chose échapper à son contrôle.

Par le seul fait de l'accident, l'automobiliste est donc en faute ; cette faute est prouvée et non seulement présumée, de sorte qu'il est inexact de parler en pareil cas de simple présomption de faute ; ce qui est présumé

c'est le lien de causalité entre cette faute et le dommage causé.

Depuis 1930, époque à laquelle la Cour de Cassation a remplacé dans ses arrêts les mots « présomption de faute » par « présomption de responsabilité », la jurisprudence paraît bien s'inspirer de cette conception doctrinale. Dans un de ses tous derniers arrêts (9 juin 1939 : G. P., 1939, 2, 283), la Cour suprême déclare en effet expressément que : « du moment où il est établi « qu'une chose inanimée a contribué à la réalisation « d'un dommage, elle est présumée en être la cause génératrice, sauf au gardien à rapporter la preuve contraire ». Pour la Cour de Cassation, la présomption de l'article 1384 serait donc bien une présomption de causalité.

Ajoutons que pour les tenants de « la faute dans la garde », celle-ci n'est pas seulement un simple manquement à l'obligation générale de prudence et de diligence, mais une infraction précise à l'obligation déterminée de sécurité qui pèse à la charge du gardien. Cette théorie justifie ainsi les décisions de la jurisprudence, aux termes desquelles la présomption de responsabilité ne saurait tomber, même partiellement, devant la preuve de l'absence de faute, à lui imputable, rapportée par le gardien : une telle preuve ne peut être administrée puisque, encore une fois, par le fait même de l'accident, la faute est établie et précisée.

Le problème du partage des responsabilités dans l'accident causé par un automobiliste à un piéton se ramènera à un problème de partage de fautes prouvées, de sorte qu'il y aura place, dans le nombreux cas, pour une réparation partielle du préjudice de la victime en faute.

Le gardien ne pourra s'exonérer entièrement qu'à la condition de prouver soit que l'accident est le résultat d'un cas de force majeure, soit qu'il provient exclusivement de la faute de la victime. Dans ce dernier cas, l'automobiliste aura à établir que la faute de la victime est la cause unique du préjudice dont elle souffre et qu'au contraire, la faute dans la garde qu'on lui reproche — à lui automobiliste — ne présente aucune relation de cause à effet avec l'accident; preuve bien difficile à rapoprter, comme nous le montrera mieux l'examen des différentes espèces à propos desquelles les Tribunaux ont, chaque jour, l'occasion de se prononcer.

Il va sans dire que cette conception d'une faute dans la garde, faute objective subsistant même si le gardien prouve le caractère absolument impeccable de sa conduite, n'est pas partagée par la totalité de la Doctrine. « Singulière idée de la faute », pourra écrire M. Savatier, « vidée de tout son contenu traditionnel », faute sans culpabilité que M. Esmein compare à « un homme sans tête, à une automobile sans moteur, à un syllogisme sans prémisses ».

Il demeure néanmoins que cette conception nouvelle de la faute dans la garde, si elle va à l'encontre de l'idée, traditionnelle dans notre droit, d'une faute à caractère surtout subjectif, présente le grand avantage d'apporter une base juridique suffisamment rationnelle à l'édifice construit de toutes pièces, par la jurisprudence, durant ces vingt dernières années.

Il nous faut maintenant retracer les étapes de cette évolution jurisprudentielle.

§ III. — EVOLUTION JURISPRUDENTIELLE.

Nous avons dit que la jurisprudence avait évolué dans le sens d'un renforcement progressif de la protection due au piéton. Elle y est parvenue en rendant de plus en plus difficile à rapporter, pour le gardien présumé responsable, la preuve du fait ou de la faute exonératoires.

A. — *Jurisprudence antérieure à 1934*

Jusqu'en 1934, il suffisait pour que le gardien soit complètement exonéré qu'il établisse l'existence d'une faute de la victime. Chaque fois que cette preuve était rapportée par l'automobiliste simplement présumé responsable, le piéton imprudent ne pouvait prétendre à aucune indemnisation, même partielle.

Cette jurisprudence ne laissait donc jamais la place à un partage de responsabilité; ou bien, en effet, le gardien présumé responsable ne prouvait pas la faute de la victime et alors il était tenu pour le tout, ou bien il la prouvait et il était alors complètement exonéré.

La faute de la victime était alors considérée par les arrêts comme « la cause étrangère » dont le gardien de la chose dommageable avait le droit de se prévaloir puisqu'elle ne lui était pas imputable. La Cour de Cassation exprimait cette idée en constatant que la faute de la victime, dès lors qu'elle existait, « était exclusive » ou encore qu'elle constituait « la cause unique » de l'accident. Cela signifiait simplement qu'aucune faute susceptible de la contre-balancer n'avait pu être établie à la charge du gardien.

Cette jurisprudence était pour ainsi dire unanime et parmi les nombreux arrêts de Cassation rendus en la matière, on ne peut guère en relever que deux seulement, émanant l'un et l'autre de la Chambre des Requêtes et rendus, le premier en 1904 et l'autre le 25 novembre 1924, qui admettaient un partage de responsabilité entre la victime dont la faute était prouvée et le gardien simplement présumé responsable. Tous les autres arrêts de la Cour Suprême refusaient dans cette hypothèse la moindre indemnité à la victime en faute.

B. — *La jurisprudence depuis l'arrêt du 13 avril 1934.*

C'est un arrêt rendu par la Chambre des Requêtes, le 13 avril 1934, sur le rapport de M. le Conseiller Gazeaud (D. 1934, 1, 41), suivi d'un arrêt de cette même Chambre du 7 mai 1934, qui a, le premier, affirmé que la faute de la victime pouvait fort bien ne pas faire disparaître entièrement la présomption de responsabilité édictée contre le gardien.

Comme le fait remarquer M. Savatier, la Cour de Cassation ne semble pas avoir eu pleinement conscience de l'orientation toute nouvelle qu'elle donnait à sa jurisprudence. L'analyse des précédents jurisprudentiels, faite par le conseiller rapporteur, passait en effet sous silence l'immense majorité des arrêts antérieurs et montrait au contraire en épingle celui du 25 novembre 1924. Il croyait donc pouvoir demander à la Cour de Cassation de se conformer à sa jurisprudence antérieure en refusant d'exonérer le gardien sur la seule preuve de la faute de la victime.

Depuis lors, la jurisprudence de la Cour de Cassation

ne s'est pas démentie, la Chambre Civile s'est ralliée à la thèse de la Chambre des Requêtes en affirmant « que la faute de la victime, lorsqu'il n'est pas établi qu'elle soit l'unique cause de l'accident, ne saurait exonérer totalement le gardien du principe général de responsabilité établi par l'article 1384, paragraphe 1^{er} ».

Il est donc définitivement acquis en jurisprudence :

1° Que l'article 1384, paragraphe 1^{er}, ne s'oppose pas à un partage de responsabilité entre le gardien de la chose qui a participé à l'accident et la victime dont la faute a concouru à l'occasionner.

2° Que la faute de la victime, pour qu'elle puisse être considérée comme la cause unique de l'accident et à ce titre libérer complètement le gardien, devait présenter pour celui-ci le double caractère de l'imprévisibilité et de l'irrésistibilité.

De la combinaison de ces deux principes, il résulte que, pour décharger le gardien de la chose de toute responsabilité, le juge du fond ne doit pas se borner à constater que la victime a commis une faute et que le gardien n'en a pas commis, car l'absence de faute de la part du gardien, même constaté par une décision de relaxe, ne suffit pas à l'exonérer, il faut que le juge du fait constate que la faute de la victime était imprévisible et inévitable et la Cour Suprême ne manque pas de casser tout arrêt dont les motifs trop succincts ne lui permettent pas d'exercer sur ce point son droit de contrôle.

Il s'ensuit que la faute de la victime susceptible d'exonérer un automobiliste se confond dans le dernier état de la jurisprudence avec un cas fortuit ou de force majeure quelconque, et la formule célèbre de la Cour de

Cassation exonérant le gardien dans l'hypothèse « d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable » ne serait plus aujourd'hui qu'une redondance. En d'autres termes, bien que continuant à être qualifiée de cause étrangère du dommage, la faute de la victime n'exonère totalement le gardien que si elle présente, en plus, tous les caractères généraux du cas fortuit et de force majeure.

Voyons maintenant les applications que la jurisprudence actuelle fait de ces principes dans divers cas d'accidents.

CHAPITRE II

DE QUELQUES APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES DU PARTAGE DE RESPONSABILITE DANS L'ACCIDENT AUTO-PIETON

§ 1^{er}. — L'ARRÊT DE CASSATION DU 9 SEPTEMBRE 1940,
RELATIF A UN ACCIDENT CAUSÉ A UN ENFANT.

Il nous paraît intéressant d'étudier plus en détail un arrêt rendu par la Chambre Civile de la Cour de Cassation le 9 septembre 1940 (G. P. 27 nov. 1940). En effet, cet arrêt, tout en rappelant les principes maintes fois consacrés par la Cour de Cassation, précise d'une façon très intéressante les conséquences de la faute de la victime à l'égard de la responsabilité du gardien de la chose qui a causé le dommage.

L'espèce était la suivante :

La jeune Hélène Bolloré, âgée de 6 ans, avait été renversée et grièvement blessée dans le village de Touret où elle habitait avec ses parents, par un camion automobile appartenant à Queinnec et Guillou et conduit par Morvan, leur chauffeur. Poursuivi pour blessures par imprudence, Morvan avait été acquitté. Le père de la petite victime, agissant au nom de l'enfant, avait alors

intentié contre Queinnec et Guillou, qui avaient la garde de leur camion, une action en dommages-intérêts fondée sur l'article 1384, § 1^{er}, C. civ. Le tribunal civil de Quimper avait fait droit, pour partie, à cette demande et déclaré les défendeurs responsables de l'accident dans la proportion des 2/3 et la victime et ses auteurs dans la proportion de 1/3. Après avoir rappelé que la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384, § 1^{er}, C. civ. à l'encontre du gardien de la chose inanimée qui a causé un dommage, ne pouvait être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, le tribunal avait décidé que la jeune Bolloré avait commis une imprudence en traversant la route, mais qu'en raison des circonstances de temps et de lieu, dans une agglomération, un dimanche, et surtout s'agissant d'une enfant de 6 ans, cette imprudence n'était pas imprévisible pour le conducteur qui apercevait devant lui la fillette et d'autres enfants; qu'ainsi cette faute n'avait pas été la cause unique de l'accident, le conducteur ayant été à même de la prévoir et de l'éviter.

Sur appel de Queinnec et Guillou, la Cour d'Appel de Rennes avait infirmé cette décision et débouté Bolloré, ès qualités, de toutes ses demandes, fins et conclusions. L'arrêt constatait tout d'abord l'imprudence de l'enfant qui avait traversé brusquement la route au moment du passage du camion sans prendre aucune précaution: la jeune Bolloré avait donc commis une faute génératrice de l'accident. Toutefois, l'action était fondée sur l'article 1384, paragraphe 1^{er}, la faute de la victime n'aurait pas suffi à exonérer le gardien de la responsabilité qui pesait sur lui. « Cette responsabilité aurait pu

demeurer engagée, disait l'arrêt, si une faute avait été établie à la charge du gardien ». Ceci admis, la Cour de Rennes observait que le jugement de relaxe dont avait bénéficié le conducteur du camion s'opposait à ce que l'on pût relever la moindre faute à son encontre. L'arrêt en concluait que la faute de l'enfant demeurerait la seule et exclusive faute de l'accident.

Le très distingué rapporteur de cet arrêt devant la Chambre Civile, M. Félix Mazeaud, n'hésita pas à conclure à la cassation.

Il faisait remarquer que la Cour de Rennes, pour innocenter l'automobiliste, s'était borné à constater que l'enfant, une fillette de 6 ans, avait traversé brusquement la route au passage du camion sans prendre la moindre précaution. « Est-ce suffisant, demande le rapporteur, pour pouvoir dire que l'arrêt a constaté que le conducteur du camion n'avait pu ni prévoir cette faute de la petite victime, ni en éviter les conséquences, alors que la Cour d'Appel n'a recherché ni si la chaussée était libre, ni si le conducteur pouvait voir l'enfant, ni à quelle distance du camion la fillette a tenté de traverser la route, ni quelle était la largeur de la chaussée, ni si la voiture tenait sa droite, ni si l'enfant était descendue du trottoir de droite ou du trottoir de gauche, ni à quel endroit elle a été renversée, — en un mot alors que l'arrêt n'a pas donné à la Cour de Cassation le moyen d'exercer son contrôle sur le point de savoir s'il y a eu ou non cas fortuit — et alors surtout que le jugement dont était appel avait expressément décidé que Morvan, Queinneec et Guillou n'établissaient pas que l'accident ait été la conséquence d'un cas fortuit, que l'imprudence pos-

« sible des enfants « est toujours à prévoir », qu'elle
« l'était plus particulièrement dans la circonstance pour
« le conducteur du camion pour la raison qu'il travers-
« sait une agglomération, un dimanche, et qu'il aper-
« cevait des enfants devant lui? Boloré ayant conclu à
« la confirmation de ce jugement, la Cour d'Appel au-
« rait dû s'en expliquer; elle ne l'a pas fait, elle n'a
« pas recherché, comme la Chambre civile l'a toujours
« exigé, si le gardien ou son préposé aurait ou non pu
« prévoir la faute de la victime et en éviter les con-
« séquences. L'arrêt doit donc être censuré de ce chef
« pour défaut de base légale ».

Le rapporteur, relevant que la Cour de Rennes avait pris prétexte du jugement de relaxe dont avait précédemment bénéficié le conducteur, pour exonérer celui-ci de toute responsabilité, ajoutait : « qu'il était inexact
« de poser en principe, comme il l'avait fait, que la
« faute de la victime devait nécessairement être consi-
« dérée comme la cause unique de l'accident dès lors
« qu'aucune faute n'était prouvée à la charge du gar-
« dien sur qui pesait la présomption de responsabilité
« de l'art. 1384, § 1^{er}, C. civ. Cette solution était con-
« traire à la jurisprudence bien établie de la Chambre
« civile, qui avait retenu à maintes reprises la respon-
« sabilité partielle du gardien, bien qu'il fut constaté
« que ce dernier n'avait commis aucune faute. Pour dé-
« cider si la faute de la victime était ou non la cause
« unique de l'accident, il appartenait aux juges du
« fond, sous le contrôle de la Cour de Cassation, de
« rechercher, d'après les circonstances, si, en dehors de
« cette faute, d'autres causes avaient pu ou non parti-
« ciper à la réalisation du dommage. L'attitude fautive

« ou non du gardien pouvait être prise en considération,
« mais en dehors de toute faute de sa part, d'autres éléments de fait avaient pu contribuer à occasionner
« l'accident. L'absence de faute du gardien ne suffisait
« donc pas pour que le juge en déduise nécessairement
« par un motif de droit, comme l'avait fait l'arrêt attaqué, que la faute de la victime avait été la cause
« unique du dommage ».

Conformément à ces conclusions, la Cour de Cassation cassa l'arrêt de la Cour de Rennes avec l'attendu suivant, qui précise bien la position prise par la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation sur cette délicate question du partage des responsabilités :

*« Mais attendu qu'en vertu de l'article 1384, § 1^{er},
« C. civ., la responsabilité d'un dommage peut être partagée entre la victime, dont la faute a seulement concouru à l'occasionner et le gardien de la chose qui y
« a participé, et que le fait qu'aucune faute n'a été établie à la charge du gardien ne saurait suffire en dehors de toute autre constatation, à imputer à la faute
« de la victime le caractère de cause unique du dommage; — D'où il suit qu'en s'abstenant de rechercher
« dans les circonstances de fait si la faute de l'enfant était la cause exclusive de l'accident pour cet unique
« motif que le conducteur du camion n'en avait commis aucune, et en ne s'expliquant pas sur le point de savoir s'il avait pu prévoir cette faute et en éviter les
« conséquence l'arrêt attaqué n'a pas donné de base légale à sa décision.*

« Par ces motifs, casse. »

§ II. — DROITS ET OBLIGATIONS DU PIÉTON

DANS LE CODE DE LA ROUTE ET LA JURISPRUDENCE ACTUELLE

L'arrêt de Cassation que nous venons d'étudier nous a montré combien la jurisprudence actuelle était sévère pour l'automobiliste et combien il était difficile pour celui-ci d'échapper aux conséquences redoutables de la présomption de l'article 1384. Disons un mot maintenant des droits et obligations des piétons.

Le décret du 31 décembre 1922 (1^{re} version du Code de la Route) ne faisait en somme dans son article 55 qu'affirmer les droits du piéton en matière de circulation, tandis qu'il restait muet sur ses obligations.

C'est pourquoi sous l'empire de la réglementation de 1922 de nombreuses décisions de jurisprudence ont déclaré : « que la voie publique était ouverte à la circulation des piétons comme à celle des automobilistes ». Aussi les piétons traitaient-ils la chaussée en pays conquis.

« Aucun règlement n'oblige un piéton à suivre le trottoir, disait un arrêt de la Chambre Criminelle du 16 avril 1932 (D. H., 2 juin 1932, page 301). Dès lors, un motocycliste poursuivi pour blessures involontaires commises sur un piéton ne saurait invoquer pour sa défense que celui-ci avait commis une faute lourde en circulant dans une agglomération la nuit sur la chaussée ».

Inutile d'ajouter que cette jurisprudence était d'autant plus fâcheuse qu'elle se conjugait avec une sévérité chaque jour accrue pour l'automobiliste en raison de l'extrême rigueur de la preuve exonératoire.

Aussi, sous la pression de la nécessité d'assurer une

circulation normale, surtout dans les agglomérations, les Tribunaux vinrent progressivement à admettre que le piéton, tout autant que l'automobiliste, avait l'obligation d'être prudent : de veiller à sa propre sécurité et à celle des autres usagers de la voie publique ; la chaussée ne lui appartenait pas, son domaine devait essentiellement se limiter aux trottoirs et aux accotements.

C'est alors que se sont généralisés les partages de responsabilité. C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour de Douai du 13 juin 1932 décide que :

« Le piéton qui, après avoir suivi un trottoir bordé
« d'une ligne de voitures en stationnement, est descendu
« de la chaussée en avant de cette ligne, l'a contour-
« née, l'a longée ensuite sur un parcours de quelques
« mètres, puis a fait subitement une conversion à gau-
« che pour traverser la chaussée, sans s'assurer au
« préalable qu'aucun véhicule n'arrivait vers lui et sans
« faire un geste pour indiquer qu'il allait modifier sa
« direction, doit être déclaré responsable pour moitié
« des conséquences de l'accident qu'il a subi en se pla-
« çant ainsi sur le trajet d'une automobile.

« Et l'automobiliste qui n'a pu éviter ce piéton, bien
« qu'il ait obliqué à gauche et qu'il ait arrêté sa voiture
« sur 2 ou 3 mètres, doit être également déclaré res-
« ponsable pour moitié, par ce motif qu'il n'était pas
« maître de sa vitesse au point de pouvoir s'arrêter sur
« place. Du moins en est-il ainsi lorsque l'accident s'est
« produit sur un boulevard où la circulation est intense
« et présente des dangers qui ne peuvent pas être igno-
« rés ».

Et la Cour de Cassation, par un arrêt du 12 mars 1936 (G. P. 16 mai 1936) cassait pour manque de base

légale la décision qui mettait à la charge de l'automobiliste l'entière responsabilité de l'accident causé par un piéton qui traversait une route sans tenir compte des appels répétés de klaxon du conducteur et avait à tort proclamé le droit du piéton de traverser librement dès lors que la route était en ligne droite et sa visibilité parfaite.

Mais la tendance de la jurisprudence à innocenter dans la plus large mesure le piéton imprudent était restée malgré tout très nette et il était nécessaire que le législateur intervînt pour préciser dans un texte nouveau les obligations du piéton.

C'est ainsi que l'article 55 du décret du 11 novembre 1937 dispose désormais :

« Que les piétons circulant sur la chaussée d'une voie
« publique avertis de l'approche de tout véhicule ou ani-
« maux doivent se ranger sur le bord de la route dont
« ils se trouvent le plus rapproché. Ils doivent le faire
« également dans les virages ou bifurcations, croisées de
« chemins et carrefours, au sommet de côtes ainsi qu'à
« proximité de ces endroits et plus généralement en tous
« lieux où la visibilité est imparfaite. Ils ne doivent tra-
« verser la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peu-
« vent le faire sans danger ».

Les fautes du piéton ont pu, grâce à ce nouveau texte, être sanctionnées plus souvent, mais par contre cette sanction est presque toute restée très partielle, étant donné la quasi-impossibilité pour l'automobiliste d'établir que l'imprudence du piéton était pour lui absolument imprévisible et irrésistible.

Ajoutons qu'il est un domaine où le piéton est chez lui : c'est le trottoir. Le Code de la Route prescrit, en

son article 7, § 6 (décret du 19 janvier 1933) que tout véhicule doit être maintenu à une distance suffisante du bord de la chaussée pour éviter tout accident aux usagers du trottoir, contre-allée et accotement.

La jurisprudence sanctionnait du reste déjà la faute pour un conducteur de frôler les trottoirs et d'y venir toucher les piétons du garde-boue du véhicule. C'est ainsi que le Tribunal Correctionnel de Marseille, par jugement en date du 4 mai 1932, avait condamné un conducteur de poids lourds qui, rasant de trop près le trottoir, avait blesé un piéton (*Rec. Jur. Auto*, 1934, p. 105). La Chambre Criminelle avait consacré cette solution par un arrêt en date du 12 février 1932 (*D. H.*, 1932, 180).

Il est donc incontestable que le conducteur commet une faute en rasant de trop près le trottoir, mais le piéton n'en commet-il pas une en circulant sur l'extrême bord de celui-ci? Le Tribunal Correctionnel de Lille, par un jugement du 19 mai 1931 (*Rec. Jur. Auto*, 1931, 197) avait cru devoir y répondre par l'affirmative, du moins en partie, puisqu'il laisse à la charge du piéton blessé un tiers de la responsabilité. Mais, en définitive, cette solution n'a pas prévalu. Le piéton qui a le droit de circuler sur toute la surface du trottoir ne commet aucune faute dès lors qu'il demeure sur ce domaine, où il jouit de l'exclusivité. Ce n'est que s'il s'avise d'en descendre inopinément que sa responsabilité peut se trouver engagée.

§ 3. — LE PARTAGE DE RESPONSABILITÉ

DANS LES ACCIDENTS SURVENUS SUR UN PASSAGE CLOUTÉ
OU A PROXIMITÉ

Aux termes de l'ordonnance de police du 10 avril

1929, « les conducteurs sont tenus de céder la priorité aux piétons en ralentissant et s'il y a lieu en arrêtant avant la traversée des passages réservés aux piétons ».

Par contre, contrevient aux prescriptions des ordonnances de police des 15 mars 1925, 1^{er} mars 1928 et 1^{er} juillet 1930, le piéton qui traverse la chaussée sans emprunter un des passages cloués aménagés à cet effet.

Nous examinerons successivement les deux hypothèses d'accidents causés, soit sur un passage clouté, soit en dehors d'un passage clouté.

1° Accident survenu sur un passage clouté.

Si l'établissement des passages cloués crée au profit des piétons qui y circulent un droit incontestable de priorité, il est toutefois de jurisprudence constante que le passant qui emprunte un passage clouté doit prendre certaines précautions.

C'est ainsi que la Cour de Paris, par arrêt du 12 février 1933, partage les responsabilités entre un automobiliste qui, dans une rue très fréquentée de Paris, marchait à trop vive allure et n'était pas maître de sa vitesse et un piéton qui, plongé dans son journal, transformait un passage clouté « en un lieu de méditation ou de lecture ».

Dans un autre arrêt du 11 décembre 1933, la même Cour renforçait sa jurisprudence en décidant que le passant qui traversait la chaussée après la levée d'un barrage établi par le gardien de la paix, commettait une faute détruisant la présomption de responsabilité de l'article 1384, alors surtout que le conducteur qui l'avait renversé n'avait absolument rien à se reprocher,

La Chambre des requêtes de la Cour de Cassation; arrêt du 14 février 1940 (D. hebdomadaire, 1940, 97) décide dans le même sens : « qu'un arrêt justifie légalement la décision par laquelle il exonère de la présomption de responsabilité de l'article 1384 du Code Civil le conducteur d'une voiture qui a renversé un enfant sur un passage clouté, lorsqu'il constate d'une part que cet enfant a été renversé au moment où il tentait de franchir la rue en courant sans s'assurer au préalable à sa gauche qu'aucun obstacle d'approche imminente ne s'opposait à cette traversée, alors que le gardien de la paix préposé à ces fins venait de rendre dans ladite rue la circulation libre pour les véhicules et, d'autre part, que le conducteur de la voiture allait à une allure très lente et a immédiatement stoppé après l'accident qu'il avait tenté d'éviter en donnant un violent coup de volant à gauche ».

Ainsi, de même que l'exercice du droit de priorité aux carrefours, le droit de priorité des piétons à l'intérieur d'un passage clouté ne les exempte pas des règles de la prudence.

Il faut reconnaître qu'à cet égard l'éducation des piétons et des conducteurs ne paraît pas encore parfaite et dont nous voyons journellement des conducteurs franchir les passages cloutés sans se préoccuper le moins du monde des malheureux piétons terrorisés : par contre, que d'hésitations, d'avances et de reculs parmi les piétons qui, finalement, choisissent le moment où arrive une voiture pour s'élancer.

Concluons : aux passages cloutés réglementés par des agents de service, aucune difficulté. C'est seulement quand le passage des piétons est ouvert que ceux-ci doivent passer.

Mais aux autres passages non réglementés, et ils sont les plus nombreux, le piéton qui peut user de son droit de priorité sur un véhicule se trouvant à proximité doit avertir nettement le conducteur de son intention de traverser.

2° Accident survenu hors d'un passage clouté.

Dès la mise en vigueur des ordonnances de police ci-dessus rappelées, les Tribunaux ne manquèrent pas de réprimer de la façon la plus sévère l'imprudence commise par le piéton qui traversait la chaussée en dehors des passages cloutés et la presque unanimité de la Jurisprudence s'accordait alors à considérer que la faute du piéton était la cause initiale et directe du dommage et qu'elle exonérait entièrement l'automobiliste de la présomption de responsabilité de l'article 1384.

Dans son article sur les passages cloutés (Chr, D. H., 1931, page 17 et suiv.), M. le Professeur Capitant appuyait cette solution de sa haute autorité.

Parmi les nombreux arrêts rendus à cette époque, rares étaient ceux qui admettaient un partage de responsabilités, les autres refusaient, dans ce cas, à la victime tout droit à indemnité, estimant à la suite du Tribunal de Commerce de la Seine (18 mai 1932 : G. P., 28 avril 1934) « que l'accident survenu à un piéton heurté par une camionnette alors qu'il s'était engagé sur la chaussée dans une voie où la circulation était d'une particulière intensité sans suivre le passage réservé aux piétons et hors du temps fixé par les agents de service pour l'arrêt des voitures était imputable à la faute exclusive de la victime, laquelle avait manqué aux règles de la

plus élémentaire prudence et ne pouvait s'en prendre qu'à elle-même des conséquences, pour elle dommageables, de la faute qu'elle avait commise ».

C'est par un arrêt du 13 avril 1934 (G. P., 3 mai 1934) que la Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation orienta la Jurisprudence dans un sens nouveau, en décidant que « si le piéton renversé par une automobile en traversant la chaussée a commis une imprudence en n'empruntant pas le passage clouté, les juges du fond peuvent décider à bon droit que la responsabilité est partagée en constatant que cette faute, qui n'a pas été la cause unique de l'accident, n'a pas fait disparaître entièrement la responsabilité du gardien de l'automobile ».

Dans son arrêt de principe du 8 février 1938 (G. P., 24 mars 1938), la Chambre Civile de la Cour de Cassation est venue renforcer encore cette jurisprudence en consacrant le partage de responsabilité dans des conditions et dans des termes qui pouvaient faire croire qu'elle entendait obliger les juges à laisser toujours une partie du préjudice à la charge du gardien de la chose quelque impeccable qu'ait été la conduite de ce dernier.

Par arrêt précité, la Chambre Civile a en effet cassé un arrêt de la Cour de Paris, qui avait déchargé l'automobiliste de toute responsabilité par ce seul motif « que la victime traversant la chaussée en dehors d'un passage clouté aurait commis une imprudence, cause exclusive du dommage, et que la présomption de faute résultant de l'article 1384 du Code Civil est indivisible et n'admet pas le partage de responsabilités ».

« Attendu, décide au contraire la Cour de Cassation, que les dispositions de l'article 1384 ne font pas obstacle

à ce que la responsabilité d'un dommage puisse être partagée entre la victime dont la faute a concouru à l'occasion et le gardien de la chose qui en demeure présumé responsable pour partie ».

Ainsi, la Cour suprême, en matière de passages cloutés, admet la possibilité d'un partage entre une responsabilité basée sur une faute prouvée : celle du piéton et une responsabilité simplement présumée ou fondée sur une idée de risques, celle de l'automobiliste.

Mais, à notre sens, il ne faudrait pas aller trop loin et croire que cet arrêt de la Chambre Civile annonce une volonté de casser tous les arrêts qui laisseraient la totalité du préjudice à la charge de la victime en faute.

La Cour de Cassation a seulement voulu, pour lui permettre d'exercer son contrôle, obliger les juges à fond à préciser dans leurs décisions les circonstances de la faute retenue à la charge de la victime, lorsqu'elle était considérée par eux comme cause unique de l'accident, et à examiner, par ailleurs, le comportement de l'automobiliste afin de pouvoir dire s'il avait conduit avec la prudence qui s'impose toujours à lui.

Il n'en est pas moins vrai que la rigueur de la preuve exonératoire rendra l'automobiliste responsable, tout au moins partiellement, d'accidents à l'origine duquel se trouve manifestement une faute particulièrement lourde du piéton.

A notre avis, cette faute, en bonne justice, devrait suffire à exonérer entièrement l'automobiliste chaque fois que la façon de conduite de ce dernier est apparue irréprochable.

S'élancer au travers de la chaussée alors qu'il existe à proximité un passage clouté est, de la part du piéton,

une faute inexcusable qu'il commet en toute connaissance de dangers auxquels il s'expose et qui doit suffire en cas de collision à le rendre irrecevable dans sa demande d'indemnité. Cette faute est, d'autre part, inattendue pour l'automobiliste, surtout lorsque le piéton débouche soudain entre deux véhicules en stationnement car, dans ce cas, malgré les meilleurs réflexes et les meilleurs freins, l'imprudence du piéton rend le heurt inévitable pour l'automobiliste.

CHAPITRE III

QUELLE APPRECIATION PORTER SUR CETTE JURISPRUDENCE?

§ I. — SA CRITIQUE DU POINT DE VUE JURIDIQUE.

Assez rares sont les auteurs, même parmi les tenants de la théorie du risque, qui approuvent sans réserves la jurisprudence actuelle en ce qu'elle exige que la faute de la victime présente les caractères de la force majeure pour pouvoir exonérer intégralement l'automobiliste.

Nous avons vu que, pour M. Savatier, la faute subjective doit garder sa primauté sur le risque comme principe de responsabilité, sous peine de ne pouvoir remplir cette fonction morale qui, aux yeux de cet auteur, apparaît comme essentielle.

Cette raison d'opposer à la victime en faute une fin de non-recevoir, lorsqu'elle agit à l'encontre du gardien simplement présumé responsable, découle de ce principe général de la responsabilité envers soi-même, qui oblige à répondre aussi bien du dommage que l'on se cause par sa propre faute que de celui que l'on cause à autrui.

Mais les tenants de la faute objective eux-mêmes, parmi lesquels MM. Mazeaud, se refusent à approuver sans réserves la jurisprudence qui, dans ses errements actuels, leur paraît aller beaucoup trop loin. Ces auteurs

se plaçant autant sur le plan juridique que sur le plan moral, nient, en effet, que les principes conduisent à exiger du gardien, pas plus d'ailleurs que du débiteur contractuel, l'obligation de prévoir et d'éviter les fautes de la victime,

« Certes, écrivent MM. Mazeaud, l'un et l'autre ont
« l'obligation de prévoir et d'éviter les faits d'un tiers
« et également les événements qui ne sont imputables à
« personne. Mais c'est que ces événements sont étran-
« gers à la victime, aussi doit-elle être protégée contre
« eux; il n'en est pas de même dans la situation envi-
« sagée. Cette fois, la victime est intervenue dans la
« réalisation du dommage dont elle se plaint, il serait
« excessif de la protéger contre ses propres actes.
« Quand bien même, par conséquent, le gardien aurait
« pu prévoir ou éviter la faute de la victime, il n'est pas
« nécessairement en faute de ne l'avoir pas fait ».

Ces remarques nous paraissent frappées au coin du bon sens et c'est pourquoi d'autres critères ont été proposés pour remplacer ceux de l'imprévisibilité et de l'irrésistibilité, mis en avant par la jurisprudence actuelle.

Dans un article paru à la *Gazette du Palais* du 23 juin 1938, M. René Roger suggère de remplacer le mot « imprévisible » par le mot « inattendu ».

« Il n'est, écrit-il, ni juridique ni équitable d'assimiler
« la faute de la victime à la faute d'un tiers au cas for-
« tuit ou de la force majeure en exigeant qu'elle soit
« imprévisible, car avec les progrès incessants de la
« science tout est possible. Tout ce qui est possible peut
« être prévu : partant, tous les accidents sont prévisi-
« bles et la foudre elle-même, type du cas fortuit, est

« prévisible. Il serait illusoire de faire de la faute de la
« victime une cause d'exonération de la responsabilité
« de l'automobiliste si l'on doit exiger qu'elle soit en
« même temps imprévisible et impossible à empêcher :
« ce serait aussi injuste que de rendre l'auteur involon-
« taire de l'accident, responsable de la foudre ou de la
« tempête. L'automobiliste ne peut pas empêcher quel-
« qu'un de se jeter sur sa voiture et il peut prévoir ce
« fait : avec la théorie de la prévisibilité, il sera tou-
« jours responsable quoiqu'il arrive ».

Il faut donc décider que le gardien de la chose cesse d'être responsable quand la cause étrangère de l'accident était simplement « inattendue ». L'équité et la logique reprennent alors leur droit, car si l'automobiliste peut toujours prévoir que quelqu'un se jettera sur sa voiture normalement quand il n'est pas à un croisement ou à un passage clouté, il ne s'y attend pas.

De fait, le critérium proposé paraît plus satisfaisant que celui de la jurisprudence et il permettrait aux tribunaux de considérer, à juste titre, comme cause unique d'accidents certaines fautes lourdes de piétons auxquels l'automobiliste ne peut normalement s'attendre. A notre avis, le fait de traverser la chaussée entre deux voitures en station, en dehors d'un passage clouté, devrait, nous l'avons dit, être une de ces fautes lourdes qui, en l'absence de toute imprudence prouvée à la charge de l'automobiliste, devrait suffire à le libérer entièrement.

L'automobiliste surtout, lorsqu'il circule dans une agglomération où la circulation est particulièrement active et où le piéton citadin peut être considéré comme suffisamment éduqué et discipliné, a le droit de penser qu'il

ne prendra pas fantaisie à ce dernier de s'affranchir des règles de la prudence la plus élémentaire.

La faute lourde du piéton mérite une sanction sévère et lorsque cette faute est inexcusable, tout droit à indemnité doit lui être fermement refusé. Les principes juridiques, comme les nécessités de la circulation, nous paraissent impérieusement l'exiger.

En d'autres termes, doit être considéré comme devant enlever à la victime tout droit à indemnité, l'accident qu'un automobiliste n'a contribué à occasionner que parce que le piéton a lui-même manqué à une règle essentielle de prudence que le conducteur de la voiture était en droit de croire observée. L'automobiliste aura eu, dans ce cas, « sa confiance légitime trompée », pour parler le langage de M. le Professeur Lévy, et on ne saurait, dans ces conditions, le condamner, même partiellement.

Il ne nous paraît pas possible d'exiger davantage de l'automobiliste. On ne peut, notamment, poser en règle générale que tout homme est en état de minorité quand, en qualité de piéton, il circule dans la rue et que l'automobiliste doit prévoir et éviter les mouvements les plus irréfléchis d'un piéton distrait ou écervelé.

Pourtant, c'est ce que décident nombre d'arrêts lorsqu'ils retiennent la responsabilité tout au moins partielle, du conducteur sous les roues duquel un piéton vient, parfois, littéralement se jeter, en débouchant inopinément de derrière un obstacle quelconque, ou celle de l'automobiliste qui, circulant sur une voie à grande circulation, n'a pu, malgré un freinage immédiat autant qu'énergique, éviter le piéton ou le cycliste imprudent sortant à l'improviste d'un chemin de terre.

Dans tous ces cas, la faute de la victime doit constituer le fait inexcusable et inattendu qui, en bonne justice, doit annuler complètement l'effet de la présomption de l'article 1384.

Les solutions de la jurisprudence sont d'ailleurs souvent assez difficiles à concilier. Généralement, la jurisprudence s'accorde à exonérer intégralement l'automobiliste lorsque, par exemple, le brusque écart du cheval d'un attelage dont il opère le dépassement, provoque un accrochage avec sa voiture. Par contre, les tribunaux, dans la doctrine de l'imprévisibilité, retiendront, au moins pour partie, la responsabilité de l'automobiliste s'il s'agit de l'écart soudain d'un piéton qu'il dépasse. Le mauvais réflexe de ce dernier serait-il plus normal et plus prévisible que la frayeur de l'animal? Il serait, au moins, paradoxal de le soutenir.

Cependant, le Tribunal de commerce de Thiers (jugement du 14 mai 1941, M. P. c. Dedu, inéd.) a récemment jugé qu'un automobiliste qui dépasse normalement un piéton marchant sur le côté droit de la chaussée doit non seulement signaler son approche, mais encore s'assurer avant d'arriver à sa hauteur que ce piéton a eu son attention attirée par son coup de klaxon et l'a manifesté soit en se retournant, soit en se rangeant sur le bas côté du trottoir. Le mouvement d'affolement du piéton qui, à l'arrivée, pourtant signalée, de la voiture, se jette sous les roues est très largement excusé en raison de ce que l'automobiliste devait « prévoir le réflexe que l'arrivée soudaine et inattendue de sa voiture pouvait provoquer de la part de ce piéton. »

Le même jugement fait obligation à l'automobiliste de garder de sa voiture « une maîtrise si absolue qu'il

puisse l'arrêter instantanément en cas de danger » ; il est permis de critiquer une telle jurisprudence laquelle, non seulement, se refuse à reconnaître la conduite impeccable d'un automobiliste qui, après avoir signalé convenablement sa présence aux autres usagers, poursuit normalement sa route, mais encore a le tort de ne pas tenir compte du minimum de temps et de distance indispensable pour arrêter une voiture.

Nous paraît tomber sous la même critique un arrêt de la Cour d'Angers (6 juin 1930), M. P. c. Larrieu, inéd.) qui considère comme prévisible et dans une large mesure évitable pour l'automobiliste, la faute d'un jeune cycliste ayant consisté « à couper la route sans avertissement, pour s'engager dans un petit chemin, situé à gauche de la route nationale, motif pris de ce qu'un accident étant toujours possible en dépassant ou croisant un enfant, il est prudent de ralentir et de redoubler de vigilance en pareil cas et bien que le Code de la Route n'interdise pas les dépassements dans les croisements. »

En conclusion, nous croyons que la jurisprudence pourrait substituer au critérium de l'imprévisibilité et de l'irrésistibilité ceux de la faute inexcusable et de la faute inattendue.

A notre avis, la faute de la victime, pour exonérer entièrement le gardien, devrait être inattendue pour ce dernier et pour le piéton, elle devrait présenter le caractère inexcusable. Ces deux caractères sont les deux aspects d'une même faute particulièrement lourde : son caractère inexcusable suffirait à justifier la sanction que constituerait pour la victime la suppression de tout droit à indemnité et son caractère inattendu justifierait, d'autre part, l'impossibilité de rechercher la responsabilité

même partielle de l'automobiliste lorsque, par ailleurs, celui-ci n'a commis aucune faute, même très légère.

Les critères que nous proposons, grâce à leur souplesse et à leur plasticité, laisseraient des pouvoirs plus étendus aux juges du fond, alors que la formule de « la faute imprévisible et irrésistible » les amène à condamner l'automobiliste, pour ainsi dire dans tous les cas, même dans ceux où sa conduite a été absolument impeccable.

§ II. — EXAMEN CRITIQUE DU POINT DE VUE SOCIAL.

Il n'est pas sans intérêt de constater que l'appréciation que l'on peut porter sur la jurisprudence actuelle reflète dans une certaine mesure les opinions sociales ou philosophiques de chacun.

Certains approuvent ouvertement et avec chaleur une telle jurisprudence, qu'ils trouvent sociale au premier chef. Ils lui assignent une fonction tutélaire en lui demandant de garantir le faible contre le fort et de tendre à combler, lorsqu'elle se révèle, à l'occasion d'un accident, cette inégalité que les hasards de la destinée et les risques de la vie moderne créent entre les individus.

Pour eux, la responsabilité civile apparaît moins comme la sanction d'une faute que comme un moyen de réparation.

« Etant admis cette prémisse, pourra écrire M. Josserand, l'on sera incité à choisir comme bouc émissaire l'auteur de l'acte dommageable plutôt que la victime, celui qui a agi plutôt que celui qui a subi le résultat de cette action. On sera amené à redresser bien volontiers les coups du sort, à modifier leur inci-

« dence, à rétablir, sur le terrain juridique, et au
« moyen du recours accordé à la victime, l'équilibre
« qui s'était rompu dans le domaine des faits : on sera
« porté à faire de l'interventionnisme juridique. Et
« alors, la faute cesse d'être souveraine; le champ de la
« responsabilité ne lui appartient plus tout entier, mais
« elle doit le partager avec le risque ».)

Par contre, de nombreux auteurs, notamment MM. Savatier et Ripert, reprochent à cette jurisprudence de verser dans la facilité et dans la démagogie, sous couleur de faire du droit social.

Nous avons vu que, pour M. Savatier, la faute, valeur humaine, devait exercer une primauté sur le risque, simple causalité matérielle et, par application du principe de la responsabilité envers soi-même, il refuse à la victime en faute toute indemnité chaque fois qu'apparaît irréprochable la conduite de l'auteur involontaire du dommage.

Quant à M. Ripert, il exprime une opinion semblable dans la remarquable préface qu'il a donnée au *Traité de M. Savatier*, où il écrit :

« Jamais on ne pourra effacer de nos lois la règle de la responsabilité basée sur la faute. L'homme a besoin d'une règle de conduite. L'éducation consiste à la lui imposer. Certains juristes écrivent : nous devons abandonner l'idée de faute, c'est une idée ancienne; le progrès y a substitué l'idée de risque. Oseraient-ils écrire : Nous devons abandonner l'idée que l'homme doit bien se conduire? et que nous devons lui dire : Conduis-toi comme tu voudras à tes risques et périls, si tu nuis à autrui, tu paieras! C'est pourtant ce qu'ils enseignent

en croyant fermement ainsi qu'ils aident au progrès du Droit... »

« Dissipons cette illusion que les hommes de notre siècle ont plus que d'autres un appétit de justice, et que le développement de la théorie de la responsabilité civile est la traduction juridique de cette moralité supérieure. Il ne faut pas confondre la pitié et la justice. Et encore cette sorte de charité, qui est dénommée solidarité sociale, n'est-elle pas toujours inspirée par le sentiment le plus pur... »

« Je ne suis pas sûr qu'il y ait un sentiment public exigeant pour la satisfaction de l'idée de justice que tout accident soit réparé par celui dont l'activité en a été la cause ou l'occasion. Le sentiment public me paraît autre : c'est tout simplement celui qui se traduit par ce cri de réunion publique : le riche doit payer... »

« Ce que désire l'opinion publique, c'est que paie celui qui peut payer ; elle ne se demande pas s'il est juste de le faire payer. Si un bicycliste se jette sur une automobile, les passants attroupés sont d'avis que l'automobiliste doit réparer, mais si le bicycliste renverse un passant aveugle et sourd, le chœur des passants prend parti pour l'infirme. »

« Qui osera jamais avouer parmi les juristes que cette prétendue responsabilité est tout simplement la rançon imposée à une richesse apparente ou réelle... »

« Ce n'est pas à dire qu'il faille condamner l'idée de réparation parce qu'elle n'aurait aucun fondement moral. La protection des faibles est heureusement la préoccupation du législateur contemporain... »

« Mais si le fort est le plus intelligent, le plus habile, le plus économe, si le faible est le plus obtus, le plus

maladroit, le plus désordonné, le bon ordre social exige que le fort soit plus intéressant que le faible. Et la justice ne consiste pas à donner raison à celui qui est désarmé par son inexpérience ou son imbécillité, mais à rendre à chacun ce qui lui est dû... »

« Est-ce à dire qu'il ne faille pas se pencher avec pitié sur ceux qui sont des victimes, même de leur propre faute? Assurément non. Mais c'est un autre problème qui n'a rien à voir avec le problème de la responsabilité... »

« Quand tous les esprits seront convaincus qu'il n'y a rien de commun entre l'idée de responsabilité, fondée sur la faute, et l'idée de réparation, fondée sur le risque, une grande clarté pénétrera le droit civil... »

Concluons, avec M. le Professeur Maurice Picard, qu'aussi longtemps que le législateur ne sera pas intervenu, subsistera « à la base de toute cette jurisprudence sur l'article 1384, une équivoque que les inter-
« prètes ne sont pas parvenus à dissiper et qui provient
« de l'incertitude où l'on demeure sur son fondement
« véritable. Doit-on rechercher dans la notion de faute
« ou faut-il faire appel à la notion de risque?... »

« Ceux qui veulent déduire de l'article 1384 le principe d'une responsabilité à base de risque, faussent
« le sens de ce texte et ne respectent même pas la notion
« de risque qui s'accommode mal d'une responsabilité
« illimitée... Le législateur peut bien, pour des raisons
« d'équité et d'intérêt social, mettre à la charge de telle
« ou telle catégorie de personnes un risque déterminé,
« par exemple le risque professionnel ou le risque
« automobile, mais il doit indiquer à quelles condi-

« tions et dans quelles limites, et lui seul a qualité pour
« le faire. »

« Or, la jurisprudence s'est substituée au législateur ;
« elle a voulu résoudre un problème de risque à l'aide
« de la théorie de la responsabilité civile, et c'est là
« que réside l'équivoque. Elle a entendu assurer la répa-
« ration des dommages causés par les automobiles, sans
« avoir à apprécier la conduite du gardien au moment
« de l'accident. Elle a estimé que la circulation automo-
« bile avait fait naître un risque social nouveau, et
« qu'il serait injuste de rejeter toute demande en répa-
« ration qui ne s'appuierait pas sur une faute de l'au-
« teur de l'accident. Elle a créé alors une présomption
« de faute ou de responsabilité, qu'elle a rattachée ar-
« bitrairement à l'article 1384, et dont elle a fixé non
« moins arbitrairement les conditions d'application et
« les limites. Sa pensée véritable est que le dommage
« doit être réparé par l'automobiliste, non parce qu'il
« est responsable au sens strict du mot, mais parce
« qu'il est juste qu'il en supporte le poids ».

« Un redressement s'impose, conclut le savant pro-
! fesseur, auquel le législateur a le devoir de procéder.
« Il l'a fait en 1898, à une époque où la jurisprudence
« s'efforçait aussi de résoudre le problème du risque
« professionnel à l'aide de l'article 1384. Il doit le
« faire aujourd'hui pour le risque automobile. Le
« problème est le même ».

« Ce redressement doit avoir pour premier résultat de
« restituer à l'article 1384 un sens clair, car il est im-
« possible, à l'heure actuelle, de préciser ses limites
« d'application, et il est à craindre que la jurisprudence
« ne se laisse entraîner à des solutions excessives qu'il

« n'est plus guère en son pouvoir d'écarter. Elle rat-
« tache encore la responsabilité à la garde de la chose,
« quelle qu'elle soit, faisant ainsi subir à la théorie de la
« responsabilité civile une déviation bien inquiétante. »

Seule une intervention opportune du législateur peut mettre un terme à cette élimination progressive de l'idée de faute par la jurisprudence actuelle et, en restituant sa primauté à ce concept fondamental et traditionnel de notre droit, raviver chez les individus le sens aujourd'hui trop souvent perdu de leur responsabilité personnelle.

CHAPITRE IV

LES SOLUTIONS DU DROIT COMPARE.

PROJETS LEGISLATIFS.

LEGISLATIONS ETRANGERES.

§ I^{er}. — SOLUTIONS ADOPTÉES PAR LE LÉGISLATEUR FRANÇAIS
EN DEHORS DES ACCIDENTS D'AUTOMOBILES.

A. — *En matière d'accidents du travail.*

Alors qu'en droit commun le système édifié par la jurisprudence proportionne la responsabilité à la gravité respective des fautes commises, ce qui entraîne un partage de responsabilité lorsque la faute de la victime se conjugue avec la responsabilité de l'auteur du dommage, il n'en est pas de même dans la loi du 9 avril 1898 où la faute non intentionnelle, qu'elle soit légère ou lourde, n'a pas d'influence sur le droit à réparation. C'est le caractère forfaitaire de la réparation institué par la loi de 1898 qui explique cette solution : l'ouvrier renonce à une fraction de la réparation exigible en cas de faute prouvée du patron, et par réciprocité le patron abandonne le bénéfice du droit commun en cas d'accident non imputable à sa faute.

Mais il est cependant un cas où la faute de la victime

entraîne une réduction de son droit à indemnité. C'est lorsqu'elle présente le caractère de faute inexcusable; dans ce cas, l'article 20 de la loi dispose dans son alinéa 2 que : « le tribunal a le droit, s'il est prouvé que
« l'accident est dû à une faute inexcusable de l'ouvrier,
« de diminuer la pension fixée au titre 1^{er} », et alinéa 3 :
« lorsqu'il est prouvé que l'accident est dû à une faute
« inexcusable du patron ou de ceux qu'il s'est substitué
« dans la direction, l'indemnité pourra être majorée
« mais sans que la rente ou le total des rentes allouées
« puisse dépasser soit la réduction, soit le montant du
« salaire annuel. »

Cette notion de faute inexcusable constitue, dans l'économie générale de la loi de 1898 une survivance du droit commun, elle est le fruit de laborieuses transactions entre deux principales tendances, une concession arrachée par les défenseurs de l'ordre aquilien aux adeptes du risque professionnel.

Une abondante jurisprudence s'est instituée sur cette notion de faute inexcusable, en matière d'accidents du travail : elle est considérée par les tribunaux comme une faute plus que lourde, présentant un caractère particulier de gravité, qu'aucune circonstance ne peut atténuer ni excuser. Dans la hiérarchie des fautes, elle se place immédiatement au-dessous de la faute intentionnelle; elle se distingue de la faute lourde par sa gravité exceptionnelle, tenant à son caractère réfléchi, à la connaissance chez son auteur du danger d'accident pouvant résulter de l'acte commis et, comme son nom l'indique, par l'absence de toute excuse.

Cette notion de faute inexcusable qui, comme nous le verrons plus loin, a d'ailleurs été adoptée par le pro-

jet de la Société d'études législatives, nous paraîtrait constituer un critérium utile pour l'appréciation des responsabilités dans l'accident d'automobiles : la victime coupable d'une faute inexcusable devrait, à ce titre, être privée de tout droit à indemnité chaque fois que le gardien de la chose dommageable n'a, de son côté, à se reprocher aucune faute prouvée.

(Conf, pour une étude plus détaillée de la faute inexcusable, la thèse de J. Bienvenu, « La faute inexcusable dans la législation des accidents du travail, des maladies professionnelles et des inscrits maritimes », Le Mans, 1938.)

B. — *En matière de navigation aérienne.*

On sait que la responsabilité civile de l'exploitant de l'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface est régie par la loi du 31 mai 1924 qui, en cette matière, a abandonné le fondement traditionnel de la faute, pour appliquer la doctrine de risque créé. Mais si sévère que soit le législateur de 1924 pour l'exploitant de l'aéronef, il a cependant reconnu à celui-ci le droit de se prévaloir de la faute de la victime pour se libérer. L'alinéa 2 de l'article 53 de cette loi dispose : « Cette « responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par « la preuve de la faute de la victime ». Ce texte ne précise pas la manière d'opérer le partage, aussi des difficultés d'interprétation ont-elles surgi pour déterminer quand la faute de la victime devrait écarter ou simplement atténuer la responsabilité de l'exploitant.

Il est à noter que l'alinéa 2 de l'article 53, tel qu'il était sorti des délibérations de la Société d'études légis-

latives était ainsi rédigé : « la responsabilité ne peut « être écartée que par la preuve de la faute de la victime. » Le législateur a craint que ce texte ne soit trop rigide et n'entraîne dans tous les cas une exonération totale de la responsabilité de l'exploitant. Ainsi l'article 53, alinéa 2, dans sa rédaction actuelle, témoigne du désir du législateur de laisser aux tribunaux un large pouvoir d'appréciation pour évaluer, suivant les circonstances, l'influence que doit exercer la faute de la victime sur son droit à réparation.

Certains auteurs, préoccupés d'assurer à la victime un dédommagement dans le plus grand nombre de cas, estiment qu'en principe le fondement de la responsabilité de l'exploitant étant le risque, l'exploitant doit toujours être, au moins en partie, déclaré responsable. Pour les partisans de ce point de vue, si l'exploitant a établi la faute de la victime, il n'en reste pas moins que deux faits ont obligatoirement concouru à la réalisation du dommage : le fait fautif de la victime et le fait de l'exploitant qui a créé l'activité, cause de l'accident. En définitive, pour ces auteurs, l'exploitant ne s'exonérera jamais complètement en prouvant la faute de la victime. Il n'y aura exception qu'en cas de faute intentionnelle de cette dernière.

Ce système se heurte à de graves difficultés. Comment comparer deux notions de nature aussi différentes que le risque créé par l'aviateur et la faute de la victime ? Comment comparer le risque, notion objective qui sera appelée à jouer automatiquement, à la faute, notion subjective qui suppose une analyse minutieuse de la conduite de l'individu ? Comment déterminer la part qui revient à l'un et à l'autre dans la réalisation du dom-

mage? Il aboutit à des conséquences qui semblent à l'opposé du but recherché par le législateur. Alors que celui-ci a désiré laisser au juge un large pouvoir d'appréciation, on en arrivera le plus souvent à décider que l'avion a nécessairement joué un rôle dans la réalisation du dommage et que, par conséquent, l'exploitant, même en cas de faute grave de la victime, sera toujours réputé en partie responsable. On admet toutefois une exception en cas de faute intentionnelle de la victime. Encore, dans cette dernière hypothèse, pour ne pas violer les règles de l'équité la plus élémentaire, ces auteurs sont-ils obligés de faire une entorse à leur système. En effet, que la victime ait ou non commis une faute intentionnelle, il est évident que l'accident ne se serait pas produit si l'aéronef n'avait pas existé.

On peut se demander si une pareille interprétation est conforme à l'esprit de la loi de 1924, le législateur, en effet, n'a pas dit : cette responsabilité ne peut être atténuée, mais « cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime », et si elle ne va pas à l'opposé de la tendance actuelle, qui s'incline plutôt dans le sens d'une diminution de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs.

D'après d'autres auteurs, notamment pour M. Paul Esmein, « la responsabilité ne peut être partagée que si l'aéronaute a commis une faute ou si la faute de la victime a seulement aggravé le dommage aérien qui, sans cette faute, n'aurait tout de même pas existé ». L'exploitant s'exonère en principe de toute responsabilité en prouvant la faute de la victime. Pour que la responsabilité soit partagée, il faudra que la victime réussisse à prouver à son tour la faute de l'exploitant.

Les partisans de la thèse adverse font deux ordres de griefs à cette théorie. Ils lui ont reproché d'aboutir dans la pratique à des résultats sévères pour les victimes, et, en second lieu, d'arriver, en exigeant la preuve de la faute de l'exploitant, à substituer la faute au risque, comme fondement de la responsabilité du navigateur aérien.

Sans doute le système préconisé par M. Paul Esmein fera-t-il tomber sur la victime, dans un grand nombre d'espèces, toutes les conséquences de l'accident. De cela nous ne saurions lui faire grief. Il faut bien, en définitive, choisir entre l'exploitant et la victime. L'exploitant sans reproche n'est pas nécessairement moins digne d'intérêt que la victime coupable d'une négligence. A un autre point de vue, nous ne sommes pas loin de partager l'opinion de ces auteurs quand ils soulignent les difficultés d'établir une comparaison entre deux notions de nature aussi différente que le risque et la faute et de déterminer la part qui revient à l'une et à l'autre dans la réalisation du dommage.

Cette dernière opinion, qui exige la preuve de la faute de l'exploitant pour entraîner un partage de responsabilité, apparaît en définitive plus équitable et plus logique que celle qui aboutit à faire supporter à l'exploitant, en tout état de cause, une partie du dommage.

La jurisprudence semble s'être prononcée dans un sens voisin du système proposé par M. Paul Esmein. La Cour de Cassation a été amené à statuer dans les circonstances suivantes : un aviateur faisant rouler son appareil en dehors d'un aérodrome, sur une plage, atteint un piéton, le Docteur Coyon, dont il occasionne involontairement la mort. Il est à noter que la victime,

voyant venir l'avion, avait eu le tort de ne pas se déranger. La Cour d'Amiens, soulignant les torts du Docteur Coyon, avait débouté la dame Coyon, demanderesse; la Cour de Cassation, saisie de l'affaire, cassa l'arrêt de la Cour d'Amiens, « attendu que l'inobservation des prescriptions de l'article 24 serait, en effet, la première cause de l'accident et que l'imprudence de la victime ne saurait faire disparaître la responsabilité pénale et civile de l'auteur de l'infraction ». Cet arrêt de la Cour Suprême se fonde pour casser la décision de la Cour d'Amiens sur le fait que la conduite du pilote était répréhensible. Il y a donc tout lieu de supposer qu'inversement, si aucune faute n'avait été relevée contre ce dernier, la victime aurait été déclarée pleinement responsable.

§ II. — PROJETS LÉGISLATIFS.

I. — Parmi les nombreux projets qui ont été élaborés et déposés devant les Chambres, citons celui de la Société d'Etudes Législatives de 1932 qui, dans son article 2, ne prévoit comme cause d'exonération, pour le gardien, que la faute inexcusable de la victime, en dehors du cas de force majeure et du fait du tiers. Voici d'ailleurs le texte : « La responsabilité édictée par l'article précédent ne pourra être écartée qu'en cas de force majeure, de fait d'un tiers ou de faute inexcusable de la victime ». Comme on le voit, le projet s'inspire des principes posés par la législation des accidents du travail et nous avons vu, qu'en effet, la notion de faute inexcusable pourrait être utilement appliquée dans le domaine des accidents d'automobiles, il serait logique

que, chaque fois qu'une telle faute serait prouvée à la charge du piéton, elle ait pour effet de décharger entièrement l'automobiliste.

Mais le projet de la Société d'Etudes Législatives ne paraît envisager que l'exonération totale et non un partage de responsabilité ainsi que l'indiquent les mots « ne pourra être écartée ». Dans ce projet, la faute lourde, pas plus que la faute légère, ne seraient donc sanctionnées ou plutôt elles le seraient d'une façon uniforme, sans possibilité de dosage, au moyen d'un système de réparation forfaitaire, toujours à l'instar de la loi de 98. L'article 3 du projet limite en effet considérablement le quantum des dommages-intérêts à verser à la victime puisqu'il dispose que, en dehors des frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, la victime ne peut avoir droit qu'à une indemnité « calculée à raison de son invalidité sur un chiffre de base annuel de 12.000 fr. », à moins qu'elle ne puisse démontrer « que son travail lui procure un chiffre supérieur »; si elle peut faire cette preuve « au delà de 12.000 fr., le chiffre servant à calculer l'indemnité ne comptera que pour 1/4 jusqu'à 50.000 fr. et pour 1/8 au-dessus de 50.000 fr. »

Comme on n'a pas manqué de le faire remarquer, toutes les victimes qui ont une certaine situation sociale ne verraient donc réparer le dommage qu'elles subissent que dans une très faible proportion, ce qui aboutirait « à mettre hors la loi les grosses valeurs ». La victime verrait donc son indemnité réduite, dans la plupart des cas, sans guère pouvoir obtenir plus souvent réparation, de sorte « qu'il est peu vraisemblable que le

texte arrêté, s'il vient en discussion devant le Parlement, y jouisse d'un grand crédit » (V. Mazeaud, t. II, pages 246 et suivantes).

II. — Signalons également, à titre documentaire, le projet de Code franco-italien des obligations, élaboré avant la guerre, et dont l'article 78 posait la règle suivante : « Lorsque le fait de la victime a contribué à causer le dommage, l'obligation de le réparer est diminuée dans la mesure où la victime y a contribué ». Bien entendu, il s'agirait, bien que le texte ne le précise pas, du fait fautif de la victime car le fait, non fautif, ne peut jouer un rôle dans la responsabilité que lorsqu'il a été la cause unique du dommage.

Ce projet laisserait un très large pouvoir d'appréciation aux juges du fond et leur permettrait de prononcer, dans tous les cas, des partages de responsabilité en fonction du rôle plus ou moins déterminant joué par la faute de la victime dans la création de l'accident. Il pourrait être utilement complété par un texte enlevant à la victime tout droit à indemnité en cas de faute inexcusable.

§ III. — APERÇU DE QUELQUES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES.

1) En Allemagne. — La responsabilité des accidents causés par les automobiles est régie par la loi d'empire du 3 mai 1909. D'après cette loi, « le halter » ou détenteur d'un véhicule automobile, c'est-à-dire celui qui utilise la voiture pour son propre compte et possède la faculté d'en disposer, doit répondre des accidents, non seulement en raison de sa faute prouvée, mais encore

par le seul fait du dommage occasionné par son véhicule (art. 7, § 1^{er}, de la loi du 3 mai 1909 sur les véhicules automobiles). Ce texte est ainsi conçu : « Si, par le fait
« de l'usage d'une voiture automobile, un homme est
« tué, ou que le corps et la santé d'un homme reçoivent
« une atteinte, où qu'une chose soit endommagée, celui
« qui a le droit de disposer de la voiture (Halter, déten-
« teur) est tenu d'indemniser la victime du dommage
« qui en résulte ».

Ainsi, une présomption de faute pèse en cas d'accident à la charge du détenteur et ceci par dérogation aux principes du droit commun allemand, qui exigent en règle générale la preuve de la faute de l'auteur du dommage.

Le détenteur ne peut se dégager de sa responsabilité présumée qu'aux conditions de l'article 5, § 2, de la loi du 3 mai 1909, qui est ainsi conçu : « Il n'est pas dû
« d'indemnité lorsque l'accident a été causé par un évé-
« nement inéluctable, ne tenant ni à un défaut de la voi-
« ture, ni au mauvais fonctionnement du mécanisme.
« Un événement est notamment considéré comme iné-
« luctable, lorsqu'il est imputable à un fait soit de la
« victime, soit d'un tiers non employé au fonctionne-
« ment de la voiture, soit d'un animal, et à condition
« que le détenteur de la voiture et le conducteur aient
« apporté le soin exigé par les circonstances ». Ce concept de l'événement inéluctable est nettement distinct de celui de la force majeure. Celle-ci, au sens de la loi allemande sur la responsabilité en matière de chemins de fer, est un événement qui influe du dehors sur l'exploitation, un événement si exceptionnel qu'on n'a pas à compter avec lui et qu'aucune précaution ou prévision

ne permet d'éviter, par exemple une catastrophe naturelle. Mais pour cet événement inéluctable prévu par la K. F. G. (Kraftfahrzeuggesetz : loi du 3 mai 1909), il n'est pas indispensable qu'il agisse du dehors sur l'exploitation ni qu'il soit absolument exceptionnel, il suffit qu'on ne puisse en aucune façon l'imputer au détenteur. Par exemple, celui-ci ne pourra se libérer en invoquant le fait que l'accident résulte de l'état de la voiture automobile ni d'un mauvais fonctionnement d'un organe.

Outre le détenteur, le conducteur du véhicule automobile est responsable de l'accident causé, aux termes de l'article 18 de la K. F. G., mais la preuve de la faute doit être faite contre lui alors que, nous l'avons vu, le « Halter » est présumé responsable.

Lorsque la victime d'un accident (par exemple le piéton) et l'auteur du dommage ont commis tous deux une faute, il y a partage de responsabilités et diminution de l'indemnité, ceci découle tant de l'article 9 de la loi d'empire que de l'article 254 du Code civil allemand, ce dernier texte dispose en effet que : « Si, lors de la « réalisation du dommage il y a eu, du chef de la partie « lésée, une faute qui ait coopéré au dommage, l'existe « de l'obligation à réparation comme l'étendue de la réparation à fournir, dépend des circonstances et en « particulier du point de savoir dans quelle mesure le « dommage aura été causé d'une façon prépondérante « par l'une ou l'autre des deux parties. Il en sera de « même lorsque la faute de la partie lésée se sera res- « treinte au fait d'avoir omis d'attirer l'attention du « débiteur sur le danger d'un dommage extraordinaire- « ment élevé, danger que le débiteur ne connaissait pas « et n'aurait pas nécessairement dû connaître, ou

« d'avoir omis d'écarter le danger ou de le diminuer ».

C'est au magistrat qu'incombe le soin de déterminer dans quelle mesure l'attitude des deux parties a contribué à l'événement dommageable et de partager les torts en conséquence. Dans l'hypothèse d'accident causé alors que le danger d'utilisation du véhicule automobile était particulièrement grand (état glissant de la chaussée par exemple), la jurisprudence allemande aura tendance à attribuer toute la responsabilité au détenteur de la voiture. Par contre, aucune obligation d'indemnité ne lui sera imposée, en règle générale, si en l'état normal de la circulation le piéton a commis une infraction manifeste ou inexcusable aux règlements en vigueur. Dans d'autres cas la responsabilité de l'accidenté, en présence des risques offerts par le véhicule automobile, pourra être soit écartée, soit évaluée à une fraction, une demie, un tiers, un quart, etc... On notera que la jurisprudence allemande refuse, en principe, toute indemnité au piéton accidenté alors qu'il traversait la chaussée sans utiliser les passages cloutés prévus à cet effet (Deutsches Auto-recht, 1936, page 51) ; par contre, il est de jurisprudence constante que le conducteur d'automobile doit tenir compte du fait que les enfants, les personnes âgées ou infirmes ont l'habitude de contrevenir aux règlements sur la circulation et il doit se comporter en conséquence, c'est-à-dire faire preuve en leur présence d'une prudence accrue.

II) En Belgique. — On sait qu'en droit belge tout l'édifice de la responsabilité civile repose sur la notion de faute. L'article 1382 du Code Civil y est appliqué à la lettre en ce sens que la jurisprudence belge donne à ce mot de faute toute sa signification, même de « culpa

levissima ». Chacun doit se conduire en « *bonus pater familias* » et ne pas léser autrui, même pas par un abus de son propre droit (théorie de l'abus de droit). Un projet de loi fut déposé au parlement belge, il y a quelques années, tendant à adopter le système français de la présomption de responsabilité, mais il n'eut guère de succès et rencontra tant chez les juristes que chez les automobilistes un « tollé » général. Une autre tentative fut faite par M. le Procureur Général Leclercq lors d'un procès dont les échos ne sont pas encore éteints en Belgique. La thèse du distingué magistrat était que l'acte dommageable commis par l'automobiliste qui tuait ou blessait un piéton constituait en lui-même une faute par le seul fait de son illicéité : ce qui revenait à admettre une présomption de faute dans l'article 1382. La Cour de Cassation rendit alors un arrêt célèbre, dont le contenu était assez sybillin. Quelques décisions suivirent le Procureur, mais actuellement la jurisprudence est absolument fixée dans ce sens que tous les demandeurs doivent apporter la preuve de la faute du défendeur pour obtenir la réparation du dommage.

La matière des accidents causés aux piétons par les automobilistes est réglementée en plus de l'article 1382 du Code Civil par l'arrêté royal du 17 janvier 1936, dont le principe général est que le piéton, roi sur le trottoir, est serviteur sur la chaussée. Il ne peut traverser celle-ci que perpendiculairement à son axe et après s'être assuré qu'il ne peut pas gêner la circulation des autres usagers. L'emploi du passage clouté est obligatoire, mais toutefois il ne confère aux piétons aucune priorité vis-à-vis de l'automobiliste. Le seul avantage que donne un passage clouté aux piétons tient à ce que les conducteurs

de véhicules doivent s'arrêter en deça dudit passage si la circulation y est réglée par des signaux lumineux ou par un agent. La jurisprudence belge a évolué au cours de ces dernières années en ce sens qu'on admet maintenant de façon assez stricte le droit de priorité de l'automobiliste vis-à-vis du piéton qui s'aventure sur la chaussée, de sorte qu'il n'y aura partage de responsabilité que dans le cas où le conducteur aura lui-même commis une infraction. La plus grande part de faute est même dans ce cas mise, en règle générale, à la charge du piéton débiteur de priorité (Voir Golstein et Van Roye, *Le Code de la Route*, Bruxelles, 1938).

Mais la jurisprudence belge exige un surcroît de précaution dès que l'automobiliste aperçoit un groupe d'enfants; il doit s'attendre à une imprudence de leur part (App. Bruxelles, 14 juin 1939, Pas. 1940, II, p. 21; *id.*, 15 avril 1932, *Bull. Ass.*, 1932, p. 1102). Mais l'enfant sera en faute s'il n'était pas visible pour le conducteur ou si son attitude calme ne permettait pas de prévoir sa brusque irruption sur la chaussée (Voir nombreuses références dans *Bulletin Assurances*, 1941, p. 435).

III) En Suisse. — La loi fédérale suisse sur la circulation des véhicules automobiles ou des cycles du 15 mars 1932 établit, dans son article 37, le principe de la responsabilité causale : « Si, par suite d'un emploi d'un « véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée « ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est « civilement responsable ». La responsabilité civile du détenteur existe donc indépendamment de toute faute qui lui soit imputable à lui-même ou au conducteur, par le seul fait objectif qu'un dommage a été causé par suite de l'emploi d'un véhicule automobile.

Il n'en sera libéré — la charge de cette preuve libératoire lui incombe — que si le dommage a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers, sans que lui-même ou l'une des personnes pour lesquelles il est responsable ait commis de faute.

Si la faute du tiers est légère et exclusive, c'est-à-dire si le détenteur est lui-même indemné de toute faute, le juge fixera l'indemnité due au lésé en tenant compte de toutes les circonstances. Il pourra réduire cette indemnité, mais il n'y sera pas obligé, en tout cas il ne lui sera pas loisible de la supprimer.

IV. — Signalons à titre documentaire l'article 58, § 2, du Code des obligations de l'ancienne république de Pologne : « Lorsque la victime a contribué à causer le dommage, l'obligation de réparer est diminuée dans la mesure où la victime y a contribué. » Cet texte, on le voit, se rapproche beaucoup de l'article 78 du projet de Code franco-italien des obligations et des contrats.

Notons, enfin, que certaines législations, comme le Code Civil Autrichien (article 1304), déclarait subsidiairement que « le partage se fait par moitié lorsque la proportion ne peut être établie ».

II^e PARTIE

LE PARTAGE DES FAUTES DANS LA COLLISION D'AUTOMOBILES

TITRE I^{er}

PRINCIPES REGISSANT LE PARTAGE DES FAUTES

Nous avons vu, à propos des accidents causés à des piétons par des automobilistes, que, dans la jurisprudence actuelle, une faute prouvée, celle de la victime, pouvait, en se conjuguant avec la responsabilité présumée d'un conducteur, entraîner, entre eux, un partage de torts.

S'agissant d'une collision de véhicules, la situation du point de vue juridique n'est plus la même que dans le cas précédent. Deux gardiens sont en présence, l'un et l'autre sont présumés responsables de l'accident, ils se trouvent donc placés sur le même plan juridique.

Mais, dire que, dans une collision de deux véhicules, les conducteurs sont l'un et l'autre de plein droit responsables, n'est assurément pas suffisant; il faut arriver à doser leurs torts respectifs.

Certes, nous verrons que de nombreux tribunaux, soit que les circonstances de l'accident restées mystérieuses ne leur permettent pas d'aller plus avant dans l'examen du comportement des conducteurs, soit pour toute autre raison, appliquent assez souvent, en matière de collision, la règle du cumul des présomptions de responsabilité avec, comme conséquence, le règlement par chacune des parties de la totalité des dommages subis

par l'autre. Nous consacrerons une troisième partie à l'examen de cette situation qui devrait être exceptionnelle mais dont, malheureusement, l'application tend à devenir trop fréquente.

Mais cette remarque faite, il n'en subsiste pas moins, en règle générale, qu'en matière de collision de véhicules le fondement de la responsabilité est et doit rester la faute; que le souci de chacune des parties est de prouver que l'accident est la résultante d'une ou plusieurs fautes de son adversaire et que la mission du juge est également de rechercher les fautes commises et d'en mesurer l'incidence sur la responsabilité.

L'intérêt de la recherche de la faute est double, puisque l'automobiliste qui prouve la faute de son adversaire et en établit la relation directe avec l'accident, démontre la responsabilité de l'autre partie et fait tomber, du même coup, la présomption de l'article 1384 qui pèse sur lui.

Et nous dirons, avec MM. Mazeaud, « que les tribunaux doivent trouver dans la notion de faute un instrument de contrôle précieux; ils peuvent, grâce à elle, introduire dans le procès en responsabilité ces éléments de mesure et de pondération qui font l'honneur de la jurisprudence française ».

CHAPITRE I^{er}

LES FAUTES DE L'AUTOMOBILISTE

§ 1^{er}. — CONTRAVENTIONS AU CODE DE LA ROUTE.

DISTINCTION DE LA FAUTE JURIDIQUE ET DE LA FAUTE TECHNIQUE.

Le travail du juge dans la recherche des fautes se trouve facilité depuis que la réglementation très complète du Code de la route est venue préciser quel doit être le comportement de l'usager dans l'immense majorité des situations où il peut se trouver. Obligation de tenir sa droite, de baser sa vitesse sur sa visibilité en avant, d'indiquer soit par l'éclairage, soit par le son, soit par gestes où l'on est, qui l'on est, où l'on va et ce que l'on veut faire, n'exécuter de manœuvres anormales tel qu'un changement de direction ou un dépassement, etc... qu'après s'être assuré qu'on peut le faire sans danger, obligation enfin de laisser le passage dans les carrefours aux véhicules prioritaires, telles sont, en deux mots, les règles principales auxquelles peuvent se ramener les multiples prescriptions dont la méconnaissance par le conducteur, le constitue automatiquement en faute en cas d'accident.

Mais ce n'est pas assez dire qu'un automobiliste est

en faute lorsqu'il a contrevenu aux dispositions du Code de la route, cette notion de faute a besoin d'être approfondie. C'est un des grands mérites de M. Dominjon d'avoir, dans sa remarquable étude sur « la collision automobile devant la Jurisprudence » creusé la notion de faute de l'automobiliste. Disons avec lui que la faute de l'automobiliste peut en dernière analyse se présenter de deux façons distinctes et parfois opposées, elle est une faute juridique doublée d'une faute technique.

La faute juridique de l'automobiliste ne se distinguant pas de toute faute juridique, on peut lui appliquer la désignation habituelle, « c'est un manquement à une obligation préexistante », pour le conducteur, c'est une violation du Code de la route.

Quant à la notion de faute technique, elle est infiniment plus compréhensive. M. Dominjon donne de cette faute une excellente définition qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler ici : la faute technique de l'automobiliste c'est essentiellement : « une manœuvre, ou une absence de manœuvre, inadéquate aux conditions générales de la circulation ou aux capacités de la voiture et du conducteur ; elle résulte soit d'une imprudence, d'un manque de sang-froid ou d'habileté au moment de la manœuvre, soit d'une négligence ou faute antérieure qui rend plus difficile ou impossible sa propre conduite ou celle des autres usagers de la route ».

§ II. — FAUTES ANTÉRIEURES A LA MANŒUVRE, ET FAUTES DE MANŒUVRE PROPREMENT DITES.

On est ainsi amené à distinguer, d'une part, les fau-

tes indirectes ou antérieures à la manœuvre et, d'autre part, les fautes de manœuvre proprement dites.

De nombreuses fautes antérieures à l'accident peuvent, en effet, avoir avec lui une relation certaine parce qu'elles ont contribué à rendre difficile ou même impossible la manœuvre salvatrice. Elles ont donc influé soit sur la conduite de l'auteur de l'accident, soit sur celle des autres usagers de la route. Ces fautes peuvent ou bien se rapporter à la personne même du conducteur, comme l'état d'ivresse, qui doit être considéré comme une des fautes les plus graves que puisse commettre un automobiliste, soit se rapporter à la voiture et elles comprennent dans ce cas tous les actes et toutes les omissions qui auront pour résultat de rendre impossible la conduite du véhicule et la manœuvre à effectuer dans telle ou telle circonstance; ce sera, par exemple, le mauvais entretien ou le mauvais réglage des freins, le réglage défectueux des phares, ou des feux de position, etc., etc.

Quant aux fautes de manœuvres directes, fautes contemporaines de l'accident et qui l'ont immédiatement produit, ce sont assurément les plus nombreuses et on peut, en définitive, les ranger sous trois chefs : la position défectueuse, le défaut d'avertissement sonore ou lumineux et l'excès de vitesse.

§ III. — FAUTES D'IMPRUDENCE ET MANQUE DE SANG-FROID.

Toutes les fautes dont nous venons de parler sont, en principe, des fautes d'imprudence, mais une place doit également être faite au manque de sang-froid, qui est la source de beaucoup d'accidents.

Cédons, ici encore, la parole à M. Dominjon : « le sang-froid, nous dit-il, est encore plus utile au moment de l'accident que la prudence : celle-ci évite l'accident, celui-ci le domine. La prudence, qualité maîtresse et fondamentale du conducteur, car tout le monde peut l'avoir, suffit à garantir l'automobiliste contre ses propres fautes en les lui évitant ; seul le sang-froid permet de pallier aux fautes du « fou de la route », qui débouche sur sa gauche d'un tournant pris « à la corde » ; vous dépasse en trombe dans un chemin étroit, dérape sur le verglas et vous accourt dessus par le travers ; ou à celles du piéton insouciant qui descend les yeux au ciel du trottoir, sort en courant d'une allée, hésite et piétine devant votre automobile, etc. Le conducteur le plus prudent n'empêchera jamais l'imprudence des autres. Celui dont le sang-froid ne se départit jamais évitera, à lui et aux autres, les conséquences de leur propre imprudence, et si nous avions à classer les qualités de l'automobiliste, nous mettrions le sang-froid au-dessus de la prudence, car le plus prudent a ses moments d'impatience, de laisser-aller, de vitesse ; tous les habitués de la route admettent qu'on ne peut pas toujours être prudent, mais que l'on doit toujours garder son sang-froid ».

CHAPITRE II

LE PROBLEME DU DOSAGE DES FAUTES

Lorsque le juge, à la lumière de l'enquête, a relevé les fautes commises par l'une ou l'autre des parties, ou souvent par l'une et l'autre, il n'a fait qu'un premier pas, il lui faut ensuite apprécier l'importance relative de ces fautes et dire dans quelle mesure elles sont de nature à entraîner la responsabilité de leur auteur.

Dans ce délicat travail d'appréciation des fautes commises de part et d'autre, les tribunaux nous paraissent, en règle générale, se référer au moins à deux critères qui peuvent et doivent être distingués :

§ I. — LE DOSAGE DES FAUTES D'APRÈS LA CULPABILITÉ DE LEUR AUTEUR.

Le premier critérium, à caractère nettement subjectif, c'est l'examen de la culpabilité du conducteur fautif. Quel est à ce titre la gravité de sa faute? la réponse à cette question variera d'un juge à l'autre car ce critérium laisse une large place à l'appréciation propre de chaque magistrat, à ce qu'on peut appeler « son équation personnelle ».

Une faute pourra apparaître très grave à certains juges alors que son rôle dans la création de l'accident n'aura été que secondaire, discutable, voire inexistant.

Un exemple devenu classique est l'importance donnée par beaucoup de tribunaux à la vitesse des véhicules. Un texte du Code de la route les y invite du reste expressément; c'est l'article 31 qui, dans son paragraphe 1^{er}, fait l'obligation à tout conducteur de rester constamment, « maître de sa vitesse, notamment dans les
« agglomérations, les courbes, les fortes descentes, les
« sections de routes bordées d'habitations, les passages
« étroits et encombrés, les carrefours; lors d'un croisement ou d'un dépassement, ou encore, lorsque sur la
« voie publique, les bêtes de trait, de charge ou de selle,
« ou les bestiaux montés ou conduits par des personnes, manifestent à son approche des signes de
« frayeur... également dès la chute du jour et en cas de
« brouillard. »

L'expression « rester constamment maître de sa vitesse » ne peut cependant pas signifier pour le conducteur l'obligation d'être, en toute circonstance, en mesure d'obtenir l'arrêt instantané de son véhicule, ce qui est du reste matériellement impossible. Elle ne doit pas être interprétée dans ce sens étroit, ce qui permettrait de rendre le conducteur d'automobile responsable dans tous les cas par le seul fait de la survenance de l'accident. Or, malheureusement, les tribunaux, surtout dans les juridictions inférieures, donnent très fréquemment dans ce travers et, confondant le dommage et la faute, mieux encore l'effet et la cause, déclarent que le fait pour un automobiliste d'avoir écrasé un piéton, ou d'avoir heurté une autre voiture prouve qu'il n'était pas maître de sa vitesse. Ces juges qui paraissent ne rien connaître aux choses de l'automobile sont évidemment impressionnés par cette fameuse vitesse dont on doit

rester maître et ils basent trop souvent sur elle la culpabilité du conducteur. Ils ne font en cela que suivre les errements des témoins aux yeux profanes de la plupart desquels la vitesse d'un véhicule apparaîtra le plus souvent comme la cause déterminante de l'accident parce que c'est elle qui les aura le plus vivement frappés.

Rien n'est plus subjectif que ce critérium, rien n'est plus faux que ce thème facile.

Critiquons à cet égard, parmi de multiples décisions, ce jugement du tribunal civil de Montpellier (11 avril 1941, Société des Grands Travaux c. Gonzy, inédit).

« Attendu que G., débouchant d'une file de voitures en
« stationnement qui se trouvait à gauche dans le sens
« de sa marche à traversé en biais la chaussée pour se
« mettre à sa droite, sans faire aucun signe pouvant
« informer les autres usagers de la manœuvre qu'il al-
« lait accomplir. Attendu que ce n'est pas là la cause
« principale de l'accident. Que le Tribunal voit dans
« l'importance des dégâts subis par la voiture des
« Grands Travaux le fait qu'elle devait rouler à une vi-
« tesse considérable. Que ce véhicule, qui est une auto-
« mobile Hotchkiss, plus lourde que l'automobile qui
« l'a heurtée n'a pu être déplacée, ni projetée contre
« le mur de l'immeuble par le seul effet du choc avec la
« voiture G., alors que cette dernière, venant de démar-
« rer, roulait nécessairement à allure réduite. Attendu
« que, pour franchir le trottoir et se causer contre la
« muraille pour 2.000 francs de dégâts, il a fallu sûre-
« ment que ce véhicule de la Société des Grands Tra-
« vaux circulât à grande allure ». Par ces motifs, le tri-
bunal retient, à concurrence des 3/4, la responsabilité
du conducteur qui, bien que circulant à sa droite,

avait commis un excès de vitesse, et pour 1/4 seulement celle du conducteur qui avait démarré sans précaution et coupé la route sans signal préalable.

L'on ne critiquera jamais assez de telles décisions qui, basées sur un critérium de responsabilité absolument erroné, conduisent à des dosages de responsabilité dépourvus de toute objectivité.

Disons de même, à l'encontre de multiples décisions de juges de paix autophobes, que la faute contraventionnelle commise par un automobiliste qui aura enfreint les prescriptions d'un arrêté municipal archaïque, limitant la vitesse à un chiffre dérisoire pendant la traversée d'une bourgade quelconque, doit être considérée comme n'ayant joué aucun rôle créateur dans un accident de croisement, lorsque le conducteur incriminé suivait strictement sa droite, alors que son adversaire, bien que marchant à allure beaucoup plus réduite, s'était porté à gauche. En pareil cas, la vitesse ne saurait être un prétexte à un partage de fautes, alors que l'entière responsabilité doit être, au contraire, laissée à la charge du conducteur dont la mauvaise position a causé l'accident.

Concluons qu'en règle générale les tribunaux doivent, pour apprécier sainement les responsabilités engagées dans un accident, se débarrasser d'une conception de la faute envisagée subjectivement comme une sorte de peine et qu'ils doivent s'en tenir à un critérium plus objectif qu'il nous faut maintenant préciser.

§ II. — LE DOSAGE DES FAUTES D'APRÈS LEUR RELATION
DE CAUSE A EFFET AVEC L'ACCIDENT.

I). Dans le procès civil, si l'on veut effectuer un partage rationnel des responsabilités, il faut, avant tout, rechercher si le lien de causalité existe entre la faute reprochée et le dommage occasionné. En d'autres termes, il importe pour le juge de discerner et d'apprécier le rôle causal joué dans la production de l'accident par les différentes fautes commises de part et d'autre.

Mais la notion de causalité, apparemment simple et claire, s'avère lorsqu'on l'approfondit assez délicate à préciser. Multiples sont les causes de l'accident, causes directes ou indirectes, prochaines ou lointaines : toutes ne doivent pas jouer le même rôle dans la détermination des responsabilités et pour procéder à un juste dosage il convient de rechercher parmi les diverses fautes celle dont le rôle dans la création de l'accident a été déterminant ou générateur.

A notre sens, la faute d'un conducteur aura, dans une collision, un rôle d'autant plus déterminant qu'elle aura été plus difficilement prévisible et évitable pour l'autre conducteur. Les deux critères de la prévisibilité et de l'évitabilité nous paraissent donc avoir ici leur emploi : une faute devra être considérée comme particulièrement lourde et devra, à ce titre, entraîner dans la plus large mesure la responsabilité de son auteur, lorsque l'autre conducteur ne pouvait que très difficilement la prévoir. Ce sera, par exemple, la faute commise par un automobiliste qui sort soudain, sans précaution et sans signal préalable d'un lieu privé, et cause un accident à un véhicule circulant sur la voie publique ; ce sera également

la faute du conducteur qui, sans avertissement, démarre et coupe la route à un autre usager arrivant à sa hauteur.

Le critérium d'évitabilité est également précieux et susceptible de compléter utilement celui de la prévisibilité. Il apparaît, en effet, que les fautes consistant en une mauvaise position sur la chaussée sont, la plupart du temps, des fautes rendant l'accident très difficilement évitable pour l'autre conducteur et, partant, devant engager dans la plus large mesure la responsabilité de leur auteur. Il en sera ainsi d'une position à gauche dans un virage, alors qu'une autre voiture arrive en sens inverse, à sa droite; il en sera de même de la position à gauche d'un prioritaire dans un carrefour, car elle mettra l'autre automobiliste dans l'impossibilité de déceler à temps la présence de son adversaire et, par conséquent, l'empêchera de respecter utilement la priorité de ce dernier.

II) Malheureusement les juges, surtout dans les tribunaux inférieurs, perdent trop fréquemment de vue le caractère causal que doit avoir la faute pour jouer un rôle sur le plan de la responsabilité civile.

« Attendu, proclamera par exemple M. le Juge de
« Paix de Gannat (affaire Ray c. Poupard, du 28-6-39,
« inédit), qu'il y a lieu de dire qu'il y a faute commune.
« Attendu que, pour déterminer le degré respectif de
« responsabilité de chaque partie, il y a lieu de tenir
« compte des dégâts occasionnés à chaque voiture par le
« choc. Qu'il semble résulter des avaries causées que ce
« fût la voiture R. qui fût la voiture tamponneuse. At-
« tendu que le Tribunal trouve ainsi dans la cause des

« éléments lui permettant de fixer dans la collision la « responsabilité de R. à 2/3 et celle de P. à 1/3. »

Il est bien certain que trouver le critérium de la responsabilité dans l'importance des dommages occasionnés à chaque voiture est absolument contraire à la logique juridique et même au simple bon sens.

D'autres magistrats diront encore que la responsabilité d'une des parties dans une collision « est d'autant « plus grande que les fautes commises par elle sont « beaucoup plus nombreuses » (Civ. de Montmorillon, Bahier c. Peurichard, 9 juin 1939. Inédit). Là encore l'erreur est grossière : l'un des conducteurs peut avoir commis plusieurs fautes et sa part de responsabilité dans l'accident peut être infime, inexistante même, quand bien même l'autre automobiliste n'aurait commis qu'une seule infraction, si cette dernière a joué dans la collision le rôle créateur.

De nombreux autres jugements, pour effectuer un partage de fautes se bornent à dire, et c'est presque une formule de style, que, « d'après les renseignements recueillis, le tribunal possède tous les éléments nécessaires pour la juste répartition des responsabilités et des dommages ». De telles décisions, si elles lui étaient déférées, ne manqueraient pas d'être censurées par la Cour de Cassation qui, si elle reconnaît aux Juges du fond un pouvoir souverain d'appréciation pour constater l'existence du fait qui constitue la faute, se réserve par contre un droit de contrôle pour apprécier l'existence d'une obligation antérieure, capable de donner à l'acte le caractère illicite et d'entraîner la responsabilité de son auteur.

§ III. — EXCLUSION DU PARTAGE DE RESPONSABILITÉ

LORSQUE L'UNE DES FAUTES COMMISES

EST LA FAUTE INITIALE ET DÉTERMINANTE DE L'ACCIDENT.

Dans la collision automobile, le partage de responsabilité s'impose donc en règle générale chaque fois qu'il existe, de part et d'autre, des fautes en relation directe avec l'accident.

Il est cependant des cas où la responsabilité d'une collision doit être laissée intégralement à la charge d'un des conducteurs, bien que les deux aient commis des fautes ayant, avec le choc, un lien direct de cause à effet. C'est que, dans ce cas, l'une de ces fautes présente le caractère de faute initiale et déterminante.

Tel est le cas sur lequel la Cour de Cassation a eu à se prononcer par son arrêt du 27 janvier 1933 :

Il s'agissait d'un motocycliste qui, voyant venir un automobiliste sur la partie gauche de la route, avait été obligé de se jeter lui-même à gauche dans l'espoir d'éviter la collision. Mais, à ce moment, l'automobiliste s'était remis sur sa droite et les deux véhicules s'étaient heurtés sur la partie droite de la route par rapport à l'automobiliste et gauche par rapport au motocycliste. La Cour de Cassation déclara : « Attendu que les demandeurs font grief à l'arrêt attaqué d'avoir mis à la charge de Godawa (automobiliste) l'entière responsabilité de l'accident survenu au sieur Fourment (motocycliste), alors qu'il résulterait des constatations mêmes de l'arrêt que l'accident ne se serait pas produit si la victime n'avait pas tenté de croiser à gauche en contrevenant aux dispositions du Code de la route. Mais, attendu que l'arrêt attaqué énonce que si le sieur Fourment s'est porté sur la gauche, c'est au dernier mo-

ment et dans l'espoir d'éviter une collision qui était inévitable s'il ne déviait pas de sa direction; attendu que ces constatations sont souveraines; qu'elles impliquent l'accomplissement d'un acte nécessaire qui exclut toute faute de la part de la victime; que, dès lors, en retenant comme seul responsable Godawa, qui avait commis la faute de rouler sur la partie gauche de la chaussée, l'arrêt attaqué ne contient aucune contradiction de motifs... »

Cet exemple nous permet de dégager les conditions que doivent remplir les fautes respectives des deux conducteurs pour qu'il y ait application de la théorie de la faute initiale et déterminante : 1° il faut qu'il y ait une faute initiale, c'est-à-dire qu'un des conducteurs ait le premier commis une faute de manœuvre quelconque : mauvaise position, éclairage aveuglant, etc., etc.; 2° il faut que la faute de l'autre conducteur ait été déterminée par la première et qu'elle ait eu pour but d'éviter ou de rendre moins grave l'accident que la faute initiale du premier conducteur rendait imminent. En d'autres termes, la faute commise par le second conducteur doit être une manœuvre de sauvetage opérée *in extremis* et qui devait avoir normalement pour effet d'éviter une collision plus grave. Il en était bien ainsi dans l'espèce soumise à la Cour de Cassation, où le motocycliste s'était porté à gauche pour éviter une collision de front qui aurait été catastrophique. En d'autres termes, il faut, pour que la faute initiale du premier conducteur entraîne son entière responsabilité que la faute du second soit une simple faute juridique et non pas une faute technique; il faut qu'elle constitue au contraire, sinon la meilleure manœuvre, du moins une manœuvre

raisonnablement susceptible d'éviter l'accident ou d'en diminuer les conséquences dommageables.

Correctement appliquée cette théorie est susceptible d'aider beaucoup à une saine appréciation des responsabilités dans la collision automobile. Elle limitera sagement le domaine d'application de la responsabilité partagée qu'il serait éminemment fâcheux de vouloir trop étendre. Elle protégera l'automobiliste consciencieux et habile qui, malgré de bonnes manœuvres de sauvetage, aura eu un accident et elle fera d'autre part très justement peser sur le conducteur maladroit ou insouciant la responsabilité entière de l'accident dont il se tirerait vraiment à trop bon compte avec le système de la responsabilité partagée.

TITRE II

APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES D'UN PARTAGE DE FAUTES DANS DIFFERENTS CAS DE COLLISIONS

CHAPITRE I^{er}

RESPONSABILITE PARTIELLE D'UN AUTOMOBILISTE ARRETE

L'on serait tenté de croire, à première vue, que, dans une collision entre un véhicule arrêté et un véhicule en mouvement, la responsabilité doit automatiquement être mise en totalité à la charge du conducteur du véhicule qui heurte. Certains l'ont prétendu, partant de ce principe que c'est ce dernier véhicule qui a joué, dans l'accident, le rôle actif, le rôle d'agresseur : la voiture arrêtée ne faisant que subir passivement le choc. C'est là une conception beaucoup trop superficielle et dans maints cas inexacte.

Aussi les Tribunaux ne manquent-ils pas, en de nombreuses hypothèses, de retenir la responsabilité, à tout le moins partielle, de l'automobiliste arrêté.

En principe, cette responsabilité ne doit pas découler de l'article 1384, car l'application de ce texte suppose

l'intervention active de la chose dommageable et il est difficile de parler d'intervention active dans la collision d'une voiture à l'arrêt. Certains auteurs ont toutefois soutenu que la chose était possible, notamment M. Henri Mazeau, dans sa récente étude sur « le fait actif de la chose », en citant le cas de la voiture qui, dérapant, ou encore s'immobilisant brutalement, barre la route à l'automobile qui la croise ou qui la suit. Mais, en règle générale, c'est sur le terrain de la faute des articles 1382 et 1383 que la responsabilité du conducteur de la voiture arrêtée doit être recherchée et trouvée.

I. — Tout d'abord, il est évident que la responsabilité de l'automobiliste se trouve engagée, au moins en partie, lorsque son véhicule, arrêté sur la route sans éclairage après l'heure légale du coucher du soleil, se trouve être une cause d'accident. Dans ce cas, le conducteur du véhicule abordeur a également sa part de torts : de nuit comme de jour un automobiliste doit baser sa vitesse sur sa visibilité en avant et, la nuit, ses phares doivent lui permettre de déceler l'obstacle à 100 mètres au moins (article 24, § 3 du Code de la route).

En pareil cas, la tendance générale des Tribunaux est de retenir, pour une large part, la responsabilité du conducteur non éclairé et, dans une proportion moindre, celle de l'automobiliste qui n'a pu s'arrêter à temps pour éviter le choc. Il n'est pas rare de voir mettre 2/3 ou 3/4 de responsabilité à la charge du conducteur d'une automobile ou d'un attelage dont le défaut d'éclairage fut à l'origine d'une collision.

Dans certains cas, cette responsabilité pourra même être considérée comme exclusive. Des Tribunaux ont décidé, comme le Tribunal Civil de Cognac, dans un juge-

ment du 23 juillet 1937 (Peyrat c. Arfeuillère) « que la « responsabilité totale de l'accident incombe à l'auto- « mobiliste qui, en laissant stationner sur une route « nationale assez fréquentée, son véhicule non éclairé, « a commis une faute qui fut la cause déterminante de « l'accident ».

A notre avis, cette responsabilité entière de l'automobiliste non éclairée ne se justifie pleinement que si le conducteur qui heurte s'est trouvé dans une situation telle qu'il lui était matériellement impossible d'arrêter à temps sa machine. C'est notamment l'hypothèse d'un éblouissement soudain par les phares d'une tierce voiture venant en sens inverse. Pendant quelques secondes ce conducteur s'est trouvé devant un véritable « trou noir », il n'a plus rien vu, d'où impossibilité pour lui d'éviter la collision avec le véhicule stationnant sans lumière. En pareille hypothèse, si l'éblouisseur peut être identifié, les Tribunaux ne manqueront pas de lui faire sa part dans la responsabilité, part qui, normalement, doit être la plus lourde; mais, malheureusement, dans des cas de ce genre, il est rare que cet éblouisseur qui, 9 fois sur 10, ne s'est pas arrêté, puisse être utilement retrouvé et condamné.

2. — La question du partage de responsabilité se pose également lorsqu'un véhicule se trouve arrêté, de jour, dans un virage sur une route très étroite, dans des conditions telles qu'il constitue une gêne pour la circulation.

Le décret du 19 janvier 1933 précise à cet égard « que le véhicule doit notamment ne pas être immobilisé « soit à moins de 10 mètres de bifurcations ou croisées « de chemins, soit au sommet d'une côte, soit dans un « tournant où la visibilité n'est pas assurée à moins de

« 50 m. dans les deux sens ». D'autre part, l'article 11 du Code de la route dispose « que tout véhicule en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation » et les Tribunaux ne manquent pas de se baser sur ce texte pour retenir en partie la responsabilité du conducteur qui encombre un virage ou une route étroite, surtout lorsqu'il existe un accotement sur lequel il avait la faculté de se ranger.

Mais il peut arriver qu'une panne de moteur ou l'avarie d'un pneu oblige le chauffeur à procéder, sur la route, à une réparation d'urgence. De nombreux accidents surviennent à ces chauffeurs malheureux sur les routes où la circulation est intense. Il est évident que, dans ce cas, la responsabilité de celui qui heurte et blesse un automobiliste ainsi occupé à une réparation sur la route est gravement engagée, car il n'est pas interdit de stationner sur la chaussée en cas d'avarie de moteur et le fait de procéder à une réparation d'urgence ne constitue pas une faute : il est justifié par la nécessité.

Néanmoins, la Cour de Paris (5^e Chambre) a rendu, le 25 janvier 1938, un arrêt qui, tout en consacrant la responsabilité du tamponneur, a retenu pour partie celle de l'automobiliste stationnant sur la chaussée près de sa voiture en panne. La Cour lui reprochait de n'avoir pas été suffisamment attentif pour veiller à sa sécurité personnelle en raison de la position licite, mais anormale, dans laquelle il se trouvait. La décision de la Cour se rattache à l'idée, suivie par la jurisprudence, de la responsabilité du perturbateur de la circulation. Celui qui, obligé d'occuper une partie de la chaussée normalement affectée à la circulation, cause une gêne aux autres usagers, ne doit pas se comporter comme il le ferait

dans un garage à l'abri de tout danger. Il doit être attentif et se garer au besoin pour livrer le passage, surtout sur les routes étroites comme c'était le cas dans l'espèce jugée par la Cour. Sur les routes disposant de larges accotements, il est prudent de les emprunter pour se livrer aux opérations du dépannage.

3. — *Partage de la responsabilité en matière d'arrêt brusque.* — L'article 7, § 9, du Code de la Route, prescrit, depuis sa modification par le décret du 19 janvier 1933, à tout conducteur d'automobile de signaler son arrêt aux autres usagers qui peuvent se trouver en marche derrière lui. Si une collision survient, il n'est pas rare que les torts soient partagés entre l'auteur d'un arrêt brusque et non signalé et le second automobiliste qui n'a pas basé sa vitesse sur sa visibilité en avant et qui ne s'est pas tenu à une distance suffisante du véhicule le précédant dont il devait, en principe, prévoir l'arrêt ou le ralentissement possibles.

En pareil cas, l'auteur de l'arrêt brusque ne pourra être exonéré de toute responsabilité qu'autant qu'il prouvera que cet arrêt aura été motivé, par exemple par le souci d'éviter l'écrasement d'un piéton qui se sera soudain placé devant sa voiture. Si, au contraire, l'arrêt brusque n'est aucunement justifié, il peut, dans certains cas, donner naissance à une responsabilité entière de son auteur. C'est ainsi que certains Tribunaux ont retenu la responsabilité exclusive d'un automobiliste qui, sur une route nationale où la circulation était particulièrement intense, procédait à des essais de freinage et avait stoppé brutalement sa machine, rendant ainsi inévitable une collision avec l'usager qui arrivait derrière lui.

4. — La responsabilité d'un conducteur peut être éga-

lement retenue partiellement lorsque sa voiture, étant arrêtée au bord d'un trottoir, il en descend du côté de la chaussée en ouvrant la portière de gauche. En pareil cas, la Cour d'Aix avait décidé que le conducteur d'un véhicule, qui dépassait une voiture arrêtée au bord d'un trottoir, devait faire attention qu'au moment du dépassement la portière de cette voiture ne s'entr'ouvrit pas, en déclarant que la descente à gauche était toujours dans l'ordre des possibilités dont un conducteur, qui dépasse une voiture arrêtée, devait se méfier. C'était là une opinion absolument erronée, car c'est au contraire à la personne qui descend d'un véhicule, du côté de la chaussée, de s'assurer préalablement qu'elle peut le faire sans danger et elle commet une imprudence grave en ouvrant la portière de ce côté.

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation (arrêt du 16 janvier 1937) ne manqua pas de casser cet arrêt de la Cour d'Aix; mais la Cour Suprême se contenta de conclure à un partage de responsabilité, alors qu'à notre avis elle aurait dû complètement innocenter l'automobiliste qui doublait et retenir, au contraire, l'entière responsabilité du conducteur qui avait, fort imprudemment, ouvert sa portière du côté de la chaussée au moment du passage de l'autre véhicule.

Voici l'attendu principal de l'arrêt de la Cour de Cassation : « Attendu que la lenteur de ces mouvements
« ne dispensait pas R. de s'assurer qu'il pouvait ouvrir
« sa portière sans danger pour lui; que si le conducteur
« d'un véhicule qui dépasse une voiture arrêtée doit
« faire attention qu'au moment du dépassement la por-
« tière de cette voiture ne s'entr'ouvre pas, il n'appar-
« tient pas moins à l'occupant de la voiture, de son

« côté, de ne l'ouvrir qu'après avoir constaté qu'il n'y
« avait pas de risque d'accident pour lui; qu'il suit de
« là qu'en mettant la réparation totale du préjudice
« subi par R. à la charge de A., l'arrêt attaqué n'a pas
« donné une base légale à sa décision ».

5. — Signalons enfin un cas de partage de responsabilité dans l'hypothèse d'un arrêt, dans un carrefour, d'un automobiliste qui bénéficiait de la priorité de passage. Le Tribunal Correctionnel du Havre, par jugement du 7 décembre 1932 (G. P., 19 janvier 1935) déclare qu'« est particulièrement inopportune et intempestive
« la manœuvre du conducteur qui, ayant la priorité,
« commence à exercer son droit de priorité, puis ralentit
« son allure et s'arrête ». Sa responsabilité est engagée s'il est établi qu'en accélérant ou même en continuant sa route sans changer d'allure, il aurait passé sans encombre. Cette décision affirme donc, avec juste raison, que la priorité est, non seulement un droit, mais également un devoir et que le conducteur de gauche a « sa confiance légitimement trompée » lorsque le prioritaire, en n'exerçant pas son droit de passage et en s'immobilisant brusquement, ou même simplement en ralentissant d'une façon exagérée dans une bifurcation, introduit de ce fait dans la circulation un élément de perturbation indiscutable.

CHAPITRE II

PARTAGE DE RESPONSABILITE DANS L'ACCIDENT DE CARREFOUR. — LES FAUTES DU PRIORITAIRE ET LEUR EFFET SUR LE PARTAGE DES RESPONSABILITES.

Les partages de responsabilité sont, en matière d'accidents de carrefour, extrêmement fréquents. Pourtant, la jurisprudence considère, à l'heure actuelle, la priorité comme un droit absolu et déclare de plein droit responsable le conducteur qui ne respecte pas cette disposition essentielle du Code de la Route. La grande majorité des Tribunaux ont, à cet égard, abandonné leurs anciens errements. Ils considèrent maintenant, à juste titre, la priorité comme une règle de sécurité fondamentale et, d'une façon générale, ils s'accordent à rejeter la théorie si fautive de l'axe médian dépassé, qui était une prime à l'excès de vitesse et à l'imprudence et dont l'application généralisée conduisait à la négation pure et simple des dispositions de l'article 10 du Code de la route.

Sont donc devenues tout à fait exceptionnelles des décisions du genre de celle de l'arrêt de la Cour d'Amiens du 26 mars 1926 (Barbaud c. Delhayé et Mathieu: G. P., 6 mars 1935), qui, pour justifier un partage de respon-

sabilité par moitié entre deux conducteurs, déclarait « qu'il ne paraissait pas qu'il y eut un intérêt primordial à considérer le droit à une priorité de passage « d'une des parties sur l'autre » sous prétexte « que « les deux conducteurs allaient à une allure excessive « et n'étaient pas maîtres de leur vitesse ». Très justement, la Cour de Cassation cassa cette décision en faisant remarquer que « si la Cour d'Appel a pu décider « qu'en ne restant pas maîtres de leur vitesse, les deux « conducteurs avaient également commis une faute, une « telle constatation n'excluait pas pour elle le devoir « de rechercher si les prescriptions de l'article 10 du « Code de la route, relatifs à l'existence du droit de « priorité de passage, avaient été observés, que pareille « recherche était nécessaire à l'appréciation de leur responsabilité respective, qu'en écartant du débat, bien « qu'elle en fut régulièrement saisie et ce, sous le seul « prétexte qu'il n'offrait pas un intérêt primordial, un « des éléments essentiels à la solution du litige, l'arrêt « attaqué n'a pas donné de base légale à sa décision. »

Cependant, tout en faisant peser une présomption de faute à la charge du conducteur qui viole la priorité, la jurisprudence actuelle décide, avec juste raison, et conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 1^{er}, du Code de la route, que les conducteurs qui en bénéficient doivent, sous peine de voir leur droit de priorité partiellement détruit, observer certaines règles de prudence en abordant les carrefours, notamment serrer sur leur droite, signaler leur approche, ralentir leur vitesse.

Les trois fautes que peut commettre le prioritaire et qui sont de nature à engager partiellement sa respon-

sabilité, sont donc les trois fautes classiques de l'automobiliste : la position à gauche, le défaut d'avertissement et l'excès de vitesse.

A. — *Responsabilité partielle du prioritaire
abordant le carrefour en tenant sa gauche.*

Nous avons déjà vu que la mauvaise position était la faute la plus grave qu'un automobiliste puisse commettre ; ceci est spécialement vrai en matière d'accident de carrefour. Le prioritaire qui aborde un carrefour en tenant sa gauche met le non-prioritaire dans l'impossibilité de prévoir son arrivée et d'éviter la collision. Dans le cas où le prioritaire a pris son virage complètement à gauche, sa faute nous paraît même entière et, selon nous, ne peut, en règle générale, justifier un partage des torts.

Critiquons, à cet égard, entre autres nombreuses décisions un jugement du Tribunal de Belley (affaire Gamais c. Boissonnet du 31 mai 1935), qui a partagé la responsabilité d'une collision survenue dans un croisement, alors que la voiture prioritaire avait pris son tournant complètement à la corde et à son extrême gauche, et que le non-prioritaire, marchant à 10 km. à l'heure, avait été heurté par son avant exactement à l'angle du croisement. Ce dernier avait, en effet, corné, tenait strictement sa droite, marchait à allure lui permettant de s'arrêter sur place et se trouvait à sa place, étant à peine entré de 50 cm. dans le croisement. Une telle décision, si elle faisait jurisprudence, empêcherait complètement la circulation dans les carrefours sans visibilité, parce qu'elle interdit au non-prioritaire de s'avancer

dans le carrefour pour voir s'il vient une voiture ayant sur lui la priorité.

Toutefois, il est évident qu'un partage de responsabilité s'imposera si le conducteur de gauche a, de son côté, commis une ou plusieurs imprudences en relation directe avec l'accident lorsqu'elles se sont conjuguées avec la position à gauche du prioritaire.

Mais cette dernière infraction doit, dans tous les cas, être sanctionnée et nous critiquerons, de ce chef, un arrêt de la Cour de Rennes du 8 mai 1930 (Bodin c. Porcher) qui, après avoir posé très justement ce principe que « la règle de la priorité qui constitue la plus sûre garantie de la sécurité de la circulation doit être respectée dans tous les cas où il existe quelques risques d'accident et que son observation s'impose rigoureusement alors même que le conducteur venant sur la droite commettrait lui-même quelque faute susceptible d'engager sa responsabilité », en déduit à tort que « la responsabilité d'un accident d'automobile doit être mise totalement à la charge de celui qui devait respecter cette priorité et qui, ne s'y conformant pas, a commis une faute grave génératrice de l'accident, même s'il est établi qu'il n'a commis, par ailleurs, aucune imprudence et que le conducteur qui venait sur la droite occupait, au contraire, la gauche de la route sur laquelle il se trouvait ».

En effet, la faute grave commise par le prioritaire : tenue de gauche dans un carrefour sans visibilité, méritait une sanction et il nous est impossible d'admettre, avec la Cour de Rennes, « qu'il n'existe pas entre la faute ainsi commise par le prioritaire et l'accident, une relation certaine de cause à effet nécessaire pour lui

faire supporter tout ou partie des conséquences de cet accident ». En d'autres termes, dans l'espèce envisagée, un partage de responsabilité nous paraissait s'imposer.

B. — *Responsabilité partielle du prioritaire
qui n'annonce pas son approche.*

Le prioritaire doit signaler sa présence dans les carrefours sans visibilité, cette règle a son importance, car elle facilite beaucoup la tâche du non-prioritaire en l'avertissant qu'un autre véhicule vient en même temps que lui au carrefour.

De nombreuses décisions retiennent pour partie la responsabilité du prioritaire qui a omis de prendre cette précaution, mais ce serait une erreur de croire que le droit de priorité se trouve subordonné dans son existence à cet avertissement préalable et que le conducteur de gauche puisse faire état de cette absence d'avertissement pour se dégager de toute responsabilité. Par un arrêt du 27 novembre 1940, la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation (affaire Goursaud et Vve Gauthier c. Mousseau) décide très justement que « si le conducteur de droite a l'obligation en abordant une croisée de rues d'annoncer son approche, ce droit de priorité n'est pas subordonné à l'observation de cette obligation : c'est au conducteur de gauche à vérifier qu'il ne vient pas à droite aucun véhicule, et cette précaution s'impose particulièrement lorsque le carrefour est d'une visibilité défectueuse ».

Il est même de nombreux cas où le défaut d'avertissement du prioritaire sera sans aucun effet sur les res-

ponsabilités et ne pourra, en bonne justice, entraîner aucun partage des torts, c'est le cas où la collision se sera produite en rase campagne, en un lieu où la visibilité est parfaite sur une grande étendue. En pareille hypothèse, il est évident que les fautes que peut commettre le prioritaire, notamment le défaut d'avertissement, sont sans relation aucune de cause à effet avec l'accident; les conducteurs se voyaient avant le choc et le non-prioritaire devait nécessairement laisser passer l'autre.

Eminemment critiquables sont les jugements, assez nombreux, qui, en pareil cas, partagent la responsabilité sous prétexte d'un défaut d'avertissement de la part du prioritaire.

C. — *La responsabilité partielle du prioritaire ayant commis un excès de vitesse.*

La même remarque peut être faite en ce qui touche la vitesse; celle-ci n'est pour rien dans un accident survenu dans un carrefour où la visibilité est parfaite, nous dirons plus, en pareil cas, le prioritaire est tenu d'exercer le plus rapidement possible son droit de priorité pour dégager la voie, il n'a donc pas à ralentir, à plus forte raison il n'a pas à s'arrêter.

Comme nous l'avons vu, la priorité est non seulement un droit mais un devoir et le prioritaire qui s'arrête dans un carrefour peut voir, à ce titre, sa responsabilité partiellement engagée (Tribunal Correctionnel du Havre, 7 décembre 1932 : G. P., 19 janvier 1935).

Par contre, dans les carrefours sans visibilité et, notamment dans les agglomérations, l'excès de vitesse du prioritaire peut entraîner la responsabilité de son au-

teur. Néanmoins, il faut convenir que là encore les Tribunaux, impressionnés par cette question de vitesse, lui font jouer dans la création de l'accident un rôle trop important.

A nos yeux et sauf le cas d'un excès de vitesse caractérisé ayant démontré un manque de maîtrise complet du conducteur, le prioritaire devrait, en pareille hypothèse, conserver dans la plus large mesure le bénéfice de sa priorité et sa responsabilité ne devrait être retenue que pour une faible fraction, $1/4$ ou $1/3$ au maximum suivant les cas.

CHAPITRE III

LE PARTAGE DE RESPONSABILITES DANS LES COLLISIONS RESULTANT D'UN CHANGE- MENT DE DIRECTION EXECUTE AU MOMENT D'UN DEPASSEMENT.

Il arrive fréquemment qu'au moment où un conducteur se prépare à dépasser un autre usager, celui-ci exécute une manœuvre de conversion sur la gauche; l'accrochage est alors inévitable.

Comment, dans ce cas, les Tribunaux partagent-ils les responsabilités? Avant la modification de l'article 7 du Code de la route par le décret du 19 janvier 1933, la jurisprudence réservait toutes ses rigueurs pour l'automobiliste qui dépassait et n'hésitait pas, en règle générale, à innocenter l'auteur du changement de direction.

La jurisprudence a toujours considéré le dépassement comme une manœuvre délicate et même anormale pour l'exécution de laquelle un conducteur ne s'entoure jamais assez de précautions. En d'autres termes, les Tribunaux ont toujours eu pour la manœuvre de dépassement un préjugé défavorable, d'abord parce que le conducteur qui dépasse doit prendre nécessairement sa gauche, position anormale sur la chaussée, et aussi parce que le dépassement suppose un accroissement préalable

de la vitesse du véhicule et que beaucoup de tribunaux ont, on le sait, la phobie de la vitesse.

De là à considérer que le conducteur qui dépasse est entièrement responsable d'une collision avec un autre usager qui, à cet instant précis, vire à gauche, il n'y avait qu'un pas. Certains tribunaux l'avaient allègrement franchi.

C'est ainsi qu'un arrêt de la 2^e Chambre de la Cour d'Amiens du 5 novembre 1932 (Debroy c. Leberbe) proclamait que celui qui dépasse est entièrement responsable même s'il n'était pas établi que celui qui virait à gauche avait signalé sa manœuvre par un geste du bras,

« Attendu, déclarait la Cour, que s'il n'est pas établi
« que D. ait signalé son virage à gauche en tendant le
« bras hors de la voiture, cette omission de la règle
« de prudence généralement adoptée par les automo-
« bilistes, ne saurait motiver un partage de responsa-
« bilités, ce geste ne figurant pas au nombre des pres-
« criptions imposées par le Code de la route ».

C'était là commettre une grosse erreur que de dire qu'il n'y avait pas de faute à couper la route parce que le Code ne le prévoyait pas : c'était confondre faute juridique et faute technique.

Aussi critiquable ce jugement du Tribunal de Commerce de St-Etienne du 16 octobre 1930 (Arnatol c. Chautard), déclarant « qu'aucun texte légal n'oblige un
« conducteur à étendre le bras droit ou gauche suivant
« qu'il veut tourner à droite ou à gauche; le conducteur
« qui, quittant sa droite pour prendre un chemin latéral
« à gauche a été abordé sur sa gauche par une automo-
« bile qui voulait, à ce moment, le doubler, n'encourt
« donc aucune responsabilité si, d'ailleurs, il a fait une

« évolution progressive pour prendre son tournant. le
« conducteur de l'auto, au contraire, a contrevent aux
« articles 9, 10 et 31 du Code de la route en ne ralentissant pas alors qu'il n'avait pas la possibilité d'effectuer ce dépassement. »

Ce sont de telles décisions que M. Savatier attribuait
« à une incomplète habitude de l'automobile chez les
« magistrats qui les ont rendues » et qui font dire à M^e Roger de Lestang dans son traité de collision de véhicules : « Il semble que ces décisions font, en réalité,
« du Code de la route une application toute mécanique
« dépourvue d'humanité et qui semble ignorer les nécessités pratiques les plus évidentes ».

Fort heureusement, le législateur est venu combler la lacune que comportait à cet égard l'article 7 du Code de la route et dont s'autorisait à tort la jurisprudence pour innocenter le conducteur qui change de direction.

Depuis le décret du 19 janvier 1933, « tout conducteur
« qui s'apprête à apporter un changement important
« dans l'allure ou la direction de son véhicule ou de ses
« animaux, doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger
« et doit préalablement en avertir les autres usagers,
« notamment lorsqu'il va ralentir, s'arrêter, appuyer
« à gauche, traverser la chaussée ou, lorsqu'après un
« arrêt, il veut reprendre sa place dans le courant de la
« circulation ».

Depuis la mise en vigueur de ce texte, aucun tribunal ne peut, sans violer le Code de la route, exonérer de toute responsabilité, le conducteur qui exécute une conversion au moment même où un autre usager s'apprête à le dépasser.

Mais il faut reconnaître que, d'une façon générale, les Tribunaux ont sanctionné d'une façon beaucoup trop

timide la faute grave commise par l'auteur d'un changement de direction imprudent.

Par un arrêt du 15 novembre 1934 (G. P. 16 et 17 décembre 1934), la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation cassait une décision qui avait, avec juste raison, pensons-nous, relaxé un conducteur d'automobile, lequel avait renversé un cycliste qu'il dépassait au moment où celui-ci abandonnait soudain la droite de la route pour s'engager dans un chemin à gauche. La Cour Suprême avait estimé qu'en pareil cas la responsabilité du conducteur était engagée pour ne pas avoir réduit sa vitesse et elle concluait à un partage de responsabilités.

Cette jurisprudence nous paraît critiquable, car elle fait bon marché de ce principe essentiel qui veut que pour apprécier sainement les responsabilités l'on se préoccupe, avant tout, de la faute qui, dans la création de l'accident, a joué un rôle déterminant.

Or, en pareil cas, la faute initiale et génératrice de la collision est incontestablement la manœuvre anormale et éminemment perturbatrice exécutée par un conducteur qui change de direction. Pour se croire en droit de couper la chaussée, il ne suffit pas de faire un geste souvent tardif ou de jeter un coup d'œil sur son rétroviseur dont le champ de visibilité est restreint, mais il faut encore, après avoir ralenti son allure, s'assurer, préalablement, par soi-même, de la liberté de la voie ou faire regarder par une personne transportée s'il ne vient vraiment aucune voiture derrière soi.

Beaucoup de tribunaux estiment, à tort, qu'un signal du bras suffit à rendre licite cette manœuvre de conversion. C'est là une erreur car le geste, surtout s'il est effectué trop tardivement, ne change rien au caractère

spécifiquement dangereux de la manœuvre de conversion; le danger tient à sa nature même, elle le porte en elle.

Critiquable nous paraît donc, à cet égard, l'arrêt de Cassation du 13 juin 1936 (G. P., 14 octobre 1936), qui déclare que « le conducteur qui, ayant étendu le bras
« de sa voiture du côté gauche au moment de virer à
« gauche, a été heurté du côté gauche par une automobile qui voulait le doubler, marchant à vive allure,
« ne saurait être considéré comme ayant commis une infraction à l'article 7 du décret du 31 décembre 1922. »

Par contre, beaucoup plus judicieux est un autre arrêt de la Cour de Cassation du 8 juin 1934 (D. P., 25 septembre 1934), qui décide que « commet une faute de
« nature à exonérer de toute responsabilité l'auteur de
« l'accident dont il été victime le cycliste qui change
« brusquement de direction pour tourner sur sa gauche
« devant un autobus, sans avoir donné aucun avertissement au conducteur de celui-ci sur la nouvelle direction qu'il allait prendre et sans faire aucun signal. »

Reconnaissons que la Jurisprudence, dans ses plus récents arrêts, s'accorde désormais à retenir la faute lourde commise par le conducteur qui coupe imprudemment la route et qu'elle fait peser, à sa charge, la plus grande part de responsabilité.

Mais, encore une fois, cette responsabilité devrait être intégrale, notamment quand le conducteur imprudent « déboîte » d'une file de voitures en stationnement, ou lorsqu'il coupe une route fréquentée pour rentrer dans un lieu privé; dans ce cas, la faute de l'auteur du changement de direction présente pour l'autre conducteur le double caractère de l'imprévisibilité et de l'irrésisti-

bilité, elle doit donc suffire à dégager entièrement la responsabilité de ce dernier. Dans ces hypothèses donc, il ne saurait, à nos yeux, y avoir place pour un partage de responsabilité, tout au moins si le conducteur qui double a, de son côté, pris les précautions d'usage, c'est-à-dire s'il a préalablement averti de son intention de dépasser et laissé à sa droite, à cette fin, tout l'espace nécessaire.

CHAPITRE IV

LE PARTAGE DE RESPONSABILITE DANS LA COLLISION AUTO-TRAMWAY

Chacun sait que le tramway est pour l'automobiliste un adversaire particulièrement dangereux; non seulement parce qu'en raison de sa masse il est fréquemment pour la voiture heurtée une source de dommages élevés, mais aussi parce qu'il est particulièrement difficile pour l'automobiliste de faire la preuve d'une responsabilité même partielle du conducteur du tramway.

Le wattman est protégé par les dispositions de l'article 79 du décret du 11 novembre 1917, ainsi que par l'article 7 du Code de la Route, textes qui imposent à tous autres conducteurs l'obligation de dégager la voie et, ce qui plus est, de ne pas encombrer le gabarit, à l'approche du matériel y circulant.

Il ne faudrait pas croire pourtant que les trams soient « intouchables ». Comme on l'a fait maintes fois remarquer, le droit de priorité de l'article 79 du décret précité ne confère pas au wattman du tramway ou au mécanicien du train le droit d'écraser tout ce qui se présente à eux.

I. Le wattman, comme tout conducteur, est astreint aux règles de la prudence : il doit surveiller sa voie, il

doit ralentir sa marche et au besoin s'arrêter en cas d'obstacles apparents.

D'après les articles 46 et 54 du décret du 11 novembre 1917, le conducteur doit être en mesure de stopper son convoi sur 20 mètres sur des rails secs.

La Cour de Cassation a fait à plusieurs reprises application de ce principe et a partagé la responsabilité entre un wattman et un automobiliste qui l'un et l'autre avaient manqué aux règles de la prudence (Cf. : Cassation Requête, 11 novembre 1931, 18 octobre 1933; Criminelle, 17 novembre 1933).

Un arrêt plus récent de la Cour de Cassation, 4 mars 1937, partage également la responsabilité entre l'automobiliste qui traversait la voie et un wattman qui roulait à une allure exagérée, mais dans l'espèce envisagée le partage des responsabilités nous paraît être critiquable, car la Cour de Cassation relève dans son arrêt que le tramway se trouvait à environ 40 mètres de l'automobile au moment où celle-ci traversait la voie. Le wattman avait donc, pour s'arrêter, une distance double de celle que lui concèdent les articles 46 et 54 du décret précité; il apparaît donc que, dans l'espèce envisagée, c'était à une responsabilité entière du conducteur du tramway que devait conduire l'application des textes et non à un partage de responsabilité.

II. La responsabilité des Cies de Tramways, ainsi que celle des Cies de Chemins de Fer, peut être également engagée par application de l'article 1384 du Code Civil.

A plusieurs reprises, la Cour de Cassation a affirmé que ce texte était applicable aux trams et aux trains.

Ajoutons que, d'après la Cour de Cassation, cette

responsabilité peut se combiner, notamment en matière de collision sur un passage à niveau, avec la responsabilité basée sur la faute et, notamment, sur un défaut de signalisation de ce passage à niveau.

Un arrêt de la Cour de Cassation du 9 février 1937 (Jehan c. Trams de la Mayenne) s'exprime ainsi à cet égard :

« Attendu que la présomption de responsabilité que l'article 1384, § 1^{er}, du Code Civil, fait peser sur le gardien cause de dommage s'applique aux Cies de Chemins de Fer pour les accidents occasionnés par le matériel dont elles ont la garde.

« Attendu, d'autre part, qu'aux termes des articles 1382 et 1383 du Code civil, la faute de la victime n'exonère pas l'auteur de l'accident des conséquences de sa propre faute et autorise seulement le partage de responsabilités.

« Attendu que la réglementation des voies ferrées n'a ni pour objet ni pour résultat de soustraire les Cies de Chemins de Fer à l'application de l'article 1384, § 1^{er}, du Code Civil et que, d'autre part, la collision entre deux véhicules également soumis à la nécessité d'une garde n'entraîne aucune neutralisation des présomptions de responsabilités.

« Mais attendu que les obligations qui découlent pour la Cie de la réglementation en vigueur ne la dispense pas de l'application générale de prudence qui s'impose à tous; que les dispositions des articles 1382 et 1383 du Code Civil lui demeurent applicables; que la dispense de clore par des barrières un passage à niveau et de le faire garder ne lui est accordée qu'à ses risques et périls; toutes les précautions nécessaires

« pour signaler aux usagers de la route la présence
« d'un passage à niveau masqué par les dispositions des
« lieux ».

Par ces motifs, la Cour de Cassation a cassé un arrêt de la Cour d'Angers qui s'était refusée à partager la responsabilité entre une Cie de Trams et l'automobiliste et avait, à tort, retenu celle, exclusive, du dernier nommé.

III^e PARTIE

*LE CUMUL DÈ PRESOMPTIONS
DE RESPONSABILITE
DANS LA COLLISION D'AUTOMOBILES*

SECTION PREMIÈRE

POSITION DE LA QUESTION

Nous avons vu que le débat en matière de collision d'automobiles se déroule, normalement, sous le signe de la faute.

Les efforts de chacune des parties tendront, en effet, à prouver la faute de son adversaire et le juge, de lui-même, s'efforcera de mettre ces fautes en lumière afin de justifier sa sentence et, le cas échéant, le partage de responsabilité qu'il décidera.

Mais il est des accidents dont les circonstances restent imprécises, voire même tout à fait mystérieuses, malgré les efforts des parties et du juge pour en reconstituer le mécanisme. Pour peu que l'accident n'ait pas laissé de traces sur la chaussée, qu'il se soit produit sans témoin ou, ce qui est plus fréquent encore, que les témoignages recueillis à l'enquête soient nettement contraires en faits, le juge ne manquera pas de se trouver fort embarrassé.

L'hypothèse la plus pratique de collisions de ce genre est l'accident de croisement, c'est-à-dire celui qui survient entre deux véhicules circulant en sens inverse. L'étroitesse de beaucoup de nos routes fait que, dans nombreux cas, les véhicules ne peuvent se croiser que de justesse. L'accrochage, s'il survient, se produira sou-

vent vers le milieu de la chaussée sans que, faute d'élément décisif, l'on puisse exactement en localiser l'endroit. Si l'accident se produit la nuit, il est fréquent que ni l'huissier, ni les gendarmes n'aient été requis ou aient accepté de se déplacer; notamment si les dommages n'ont été que matériels. Il est également fréquent que, dans ce cas, l'accident n'ait pas eu de témoins oculaires étrangers aux parties.

Il est probable que, dans ces hypothèses, les conducteurs ne pourront s'entendre sur les causes de l'accident, chacun rejetant sur l'autre l'entière responsabilité du heurt, les reproches fuseront, souvent cinglants, excusables dans une certaine mesure, par l'atmosphère d'énervement qui est celle de beaucoup d'accidents et qui, souvent, transforme en un Monsieur nerveux l'homme d'ordinaire le plus calme et plus maître de lui. Les occupants des voitures, parents ou amis, ne manqueront pas, en règle générale, de prendre position, souvent, avec la meilleure foi du monde, en faveur de leur transporteur et renchériront sur les prétentions de ce dernier. Bref, l'accord ne pourra se réaliser sur la question des responsabilités encourues et lorsque l'affaire viendra devant le Tribunal, l'enquête s'avérera, le plus souvent, décevante au possible.

C'est dans des accidents de ce genre que la présomption de responsabilité de l'article 1384, § 1^{er}, jouera un rôle essentiel.

Dans son exploit introductif d'instance, le demandeur n'omettra pas de la viser concurremment avec la faute des articles 1382 et 1383; il est même de règle, à l'heure actuelle, de baser essentiellement l'assignation sur l'article 1384, qui devient la pierre angulaire de tout pro-

cès à la suite d'accidents. Ce n'est que très subsidiairement que le plaideur invoquera les articles 1382 et 1383, il arrivera même que le demandeur assignera exclusivement sur l'article 1384 s'il se trouve dépourvu de tout moyen de prouver la faute de son adversaire. Le défendeur, de son côté, s'il a éprouvé des dommages, prendra presque automatiquement position de demandeur reconventionnel et ne manquera pas de revendiquer, à son profit, l'application de la même présomption.

Que fera le Tribunal?

Il faut reconnaître que, dans la grande majorité des cas, les tribunaux, même si les parties n'invoquent que l'article 1384, estimeront qu'il est de devoir de juges d'éclairer le débat, d'essayer de reconstituer les circonstances exactes de l'accident. Les magistrats pourront donc de leur propre autorité, ordonner une mesure d'instruction, enquête, descente sur les lieux, expertise; mais comme nous l'avons vu, il peut arriver que ces mesures d'instruction ne projettent aucune clarté sur le procès et c'est alors qu'il y aura matière à application de l'article 1384 du Code civil.

Le problème est ainsi bien délimité :

On est en présence d'une collision de véhicules dans laquelle aucune faute n'est démontrée à l'encontre des gardiens et dans laquelle ni l'un ni l'autre n'établit que son véhicule n'a pas activement participé au dommage; la collision est le fait de deux véhicules. Comment alors trancher le procès en responsabilité? Comment partager celle-ci entre les gardiens? et quelle doit être dans ce cas l'étendue de leur droit à réparation?

SECTION II

LES DIFFÉRENTES SOLUTIONS PROPOSÉES

§ 1. — PREMIER ÉTAT DE LA JURISPRUDENCE.

LA NEUTRALISATION DES PRÉSOMPTIONS DE RESPONSABILITÉ

La majeure partie des juridictions inférieures ainsi que les Cours d'Appel étaient, jusqu'à ces dernières années, favorables à la neutralisation des présomptions de responsabilité, en cas de collision de véhicules ayant entraîné des dommages réciproques.

A l'appui de cette solution, l'on faisait valoir que les deux présomptions pesant à la charge de chacun des conducteurs jouant en sens contraire, il était logique et normal qu'elle s'annulent, se neutralisent; chacun devait donc prouver la faute de l'autre pour obtenir réparation : c'était l'article 1382 qui s'appliquait. Il s'ensuivait que le procès ne pouvait se terminer que par le débouté intégral des demandes des parties lorsque celles-ci ne pouvaient administrer la preuve de leurs fautes respectives.

En doctrine, ce système fut défendu par M. Josserand, protagoniste fervent de la théorie du risque, qui trouvait juste que chaque gardien prenne en charge les

dommages subis par son véhicule par application de cette règle d'équité qui veut que toute personne qui bénéficie des avantages attachés à l'activité d'une chose, supporte également les risques qui en découlent.

Mais, à l'heure actuelle, ce système est unanimement rejeté par la Jurisprudence et la Doctrine qui, avec juste raison, lui reprochent de refuser tout règlement de ses dommages à la victime d'un accident, laquelle normalement a droit à une indemnisation partielle chaque fois que sa faute exclusive n'est pas démontrée.

§ II. — LE SYSTÈME DU CUMUL INTÉGRAL DES PRÉSUMPTIONS DE RESPONSABILITÉ.

A. — *Exposé* : Dès 1930, la Cour de Cassation prit nettement parti contre la neutralisation des présomptions de responsabilités. La Cour suprême se prononça pour la thèse inverse, celle du cumul intégral. Les arrêts de sa Chambre civile des 24 juin 1930 et 20 juillet 1932 condamnèrent, d'abord la neutralisation en matière de collisions lorsque le dommage était unilatéral et déclarèrent que le gardien poursuivi devait, en pareil cas, réparer la totalité du préjudice subi par son adversaire bien qu'une présomption de responsabilité pesât également à la charge de ce dernier.

Puis, par un arrêt du 20 mars 1933, la Cour suprême proclama que la même règle devait être appliquée lorsque les deux gardiens s'étaient réciproquement causés des dégâts.

Enfin, par un arrêt du 11 mars 1936, la Cour de Cas-

sation mit définitivement un terme à toute discussion, en précisant les conséquences du cumul intégral des présomptions quant à la réparation du préjudice causé aux deux gardiens dans la collision. Par cet arrêt, elle affirma que chacun des conducteurs devait être condamné à régler la totalité des dommages subis par l'autre.

B. — *Examen critique* : Bien que définitivement consacré par la jurisprudence de la Cour suprême et par celle des Cours d'Appel, le système du cumul intégral des présomptions de responsabilités ne laisse pas néanmoins d'être critiqué par une grande partie de la doctrine tant sur le plan juridique qu'aux points de vue moral et social.

a) Rationnellement, il ne paraît pas douteux que, dans l'accident, la responsabilité est une. Il y a, certes, deux dommages différents, mais il est difficile d'admettre que les deux gardiens soient en même temps entièrement responsables. De deux choses l'une : ou l'un doit endosser l'entière responsabilité à l'exclusion de l'autre, ou cette responsabilité doit se partager entre eux, soit par moitié, soit de toute autre façon. En réalité, il n'y a cumul de responsabilités dans certains cas d'accidents que parce que la lumière n'a pu être faite sur leurs circonstances exactes. En fait, un des conducteurs a commis la faute génératrice de l'accident, peut-être même les deux automobilistes ont-ils l'un et l'autre quelques fautes à se reprocher, et si ces fautes avaient pu être prouvées, la responsabilité se partagerait normalement entre eux d'après le degré de gravité des torts respectifs.

Dans un jugement du 31 octobre 1936 (G. P., 22 et 23 novembre 1936), le Tribunal civil de Rouen développe des considérations* du même ordre quand il déclare que :

« Lorsque deux automobilistes se heurtent, la collision
« a bien deux acteurs, mais il ne se produit qu'un seul
« événement et il n'est pas possible de décomposer une
« situation indivisible, qui fait bloc, en deux accidents
« distincts, pour les traiter isolément et distributive-
« ment; en conséquence, si un automobiliste est intégra-
« lement responsable d'un événement unique, il y a im-
« possibilité rationnelle absolue à ce qu'un second auto-
« mobiliste ne soit lui aussi intégralement responsable,
« chacune de ces deux responsabilités ne pouvant ra-
« tionnellement exister qu'en détruisant l'autre par le
« seul fait de son existence. ».

b) Juridiquement, on peut également faire remarquer que l'article 1384, § 1^{er}, ne contient pas le plus petit et le plus lointain point de départ pour la solution du cumul intégral des présomptions. Il rend responsable d'une manière générale du dommage causé par la chose dont on a la garde si celui-ci est subi par le gardien ou par un tiers. Sa formule est même plus large que celle de l'article 1382, qui ne vise que « le dommage causé à autrui » et pourtant, fait remarquer M. Savatier, la force de l'équité et la logique ont imposé dans le domaine de l'article 1382, la reconnaissance d'une responsabilité envers soi-même. Comment lui refuser place dans le domaine de la responsabilité du fait des choses? En d'autres termes, l'automobiliste étant dans la collision à la fois auteur responsable et victime de l'accident, il serait contraire aux principes qu'il obtienne la réparation entière de son propre préjudice, ce qui irait à l'encontre de cette règle d'équité qui veut que toute personne qui participe par son propre fait, ou par celui des choses ou des personnes qu'elle a sous sa

garde à la réalisation d'un dommage, participe également à sa réparation.

c) Certains auteurs ajoutent que cette jurisprudence, qui accorde à un automobiliste, pourtant de plein droit responsable, le règlement, non pas partiel mais total de ses dommages, s'expliquerait si les automobilistes demeuraient leur propre assureur, auquel cas la compensation s'opérerait automatiquement entre leurs préjudices. Mais, fait-on remarquer, en fait, les condamnations sont prises en charge par les assureurs de chaque partie, de sorte que chacune est complètement désintéressée et que, par le jeu de l'assurance, la jurisprudence actuelle tend à amortir sur la collectivité la totalité des dommages causés dans l'accident. Ceci paraît à beaucoup une mauvaise formule surtout à une époque où l'on reconnaît qu'il serait désirable de laisser, dans tous les cas, une partie de la réparation en dehors de la garantie de l'assureur.

d) On fait remarquer enfin que cette jurisprudence créée pour les tribunaux une tentation redoutable : celle de fermer les yeux sur les responsabilités et d'appliquer l'article 1384 d'une manière automatique en donnant ainsi satisfaction à chacune des parties sans se soucier d'entrer plus avant dans l'examen de leur comportement et d'apprécier s'il a été fautif ou non.

§ III. — LE SYSTÈME PROPOSÉ PAR M. SAVATIER.

Rejetant la thèse du cumul intégral, M. Savatier estime : « que, puisqu'en pareil cas la répartition de la « part du dommage doit se découvrir dans des considérations étrangères à la faute, c'est sur l'intensité des

« risques dommageables que doit se mesurer la responsabilité de chaque chargé de risque : les Tribunaux
« devront apprécier la puissance respective de chacune
« des choses entrées en collision et leur proportionner
« le poids du dommage qui restera finalement à la
« charge de son gardien ; le plus souvent, ajoute-t-il, les
« circonstances de la cause fournissent pour cette répartition des bases non moins sérieuses que lorsqu'il
« s'agit de répartir un préjudice entre les auteurs de
« différentes fautes causales. Les tribunaux auront à
« tenir compte à la fois de la masse et de la vitesse des
« deux automobiles, de l'équilibre plus ou moins stable
« de l'une ou de l'autre, de leur facilité de direction,
« enfin des vices qui, tout en étant ignorés du gardien,
« pouvaient rendre l'un d'eux particulièrement dangereux ».

Ce système, qui a reçu l'adhésion de plusieurs auteurs, aurait l'avantage d'être plus juridique, plus logique et plus moral que celui du cumul intégral des présomptions de responsabilités. On peut toutefois lui faire le reproche de ne pas être d'une application bien aisée. L'expérience prouve que, dans la plupart des collisions de véhicules, il est presque impossible de préciser quelle part du dommage causé provient du fait d'un véhicule et non de l'autre. Aussi, la règle la plus pratique et la plus équitable paraît être, en pareil cas, celle du partage par moitié.

§ IV. — LE PARTAGE PAR MOITIÉ.

Ce dernier système, juste milieu entre celui, assurément inéquitable, de la neutralisation des présomptions et la

thèse excessive du cumul intégral, serait, semble-t-il, le plus équitable. Mais il faut reconnaître que la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation l'exclut sans la moindre équivoque, de sorte qu'à moins de revirement total de la jurisprudence de la Cour Suprême ou d'une intervention du législateur, la question n'a plus qu'un intérêt théorique.



SÉCTION III

APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES DU CUMUL DES PRESOMPTIONS DE RESPONSABILITE DANS DIFFERENTS CAS D'ACCIDENTS.

Nous avons vu que le cas type de l'accident qui pouvait donner place à l'application réciproque de l'article 1384 était l'accident de croisement survenu sans témoin ou, en tout cas, dans des conditions telles qu'il était impossible de faire la preuve des fautes respectives des parties ; ce cas devrait être plutôt exceptionnel, et dans les autres accidents : accident de carrefour, accident de dépassement, accident dû à un éclairage défectueux, à un changement de direction, etc., la faute doit garder son empire.

Et si dans ces hypothèses des fautes causales ne sont pas prouvées à la charge de l'un ou de l'autre des conducteurs, le Code de la Route doit suffire à désigner quel est, sur le terrain de la faute, le responsable de l'accident : en matière de carrefour, le non-prioritaire, en matière de dépassement le conducteur qui dépasse, en matière de changement de direction, l'auteur de cette manœuvre anormale, en matière de heurt contre un véhicule arrêté, le conducteur qui heurte s'il ne prouve pas le défaut d'éclairage ou l'arrêt brusque non signalé de l'autre, etc.

Or, malheureusement, beaucoup de tribunaux en sont arrivés à appliquer le cumul des présomptions de responsabilités de l'article 1384 dans des cas où l'article 1382 devrait suffire à désigner le ou les responsables.

De nombreuses décisions appliquent ainsi l'article 1384 à des accidents de carrefour sans tenir compte de la règle essentielle de la priorité de passage : c'est ainsi que le tribunal civil de Limoges, dans un jugement du 7 mars 1940 (Plainemaison c. Martron, inédit) applique l'article 1384 à un accident de carrefour avec les attendus suivants, beaucoup trop sommaires : « Attendu
« qu'il n'est pas prouvé que l'allure rapide indiquée
« par le témoin a été la cause génératrice de l'accident,
« qu'il n'est pas prouvé non plus que l'accident ait été
« causé par un fait quelconque de M. ; attendu que, dans
« ces conditions, aucun gardien n'étant à même de dé-
« montrer une faute commise par l'autre, chacun doit ré-
« parer le préjudice subi par l'autre ». Pourtant, l'un de ces conducteurs avait priorité sur l'autre, ce qui devait suffire à lui faire donner gain de cause.

Tombe sous le coup de la même critique, une décision du Tribunal de Commerce de Manosque, du 12 mars 1940, appliquant également l'article 1384, motifs pris de l'absence de témoins bien que l'un des conducteurs ait priorité de passage, ou encore ce jugement de M. le Juge de Paix du 1^{er} Canton de Toulouse du 17 décembre 1937 (aff. Darde c. Dejean, inédit), dont les attendus méritent d'être reproduits, car ils méconnaissent aussi bien les principes en matière de priorité de passage que ceux gouvernant l'application de l'article 1384 :

« Attendu que ces divers éléments admis sont insuf-
« fisants pour entraîner la conviction d'un côté ou de

« l'autre. Que, d'une part, la priorité ne confère pas
« un droit absolu, sauf certains cas de visibilité per-
« mettant aux conducteurs qui la doivent de s'en rendre
« compte, ce qui n'est pas absolument le cas en l'espèce
« où la visibilité de la rue de la Farouette est en partie
« masquée.

« Que, d'autre part, ce droit de priorité, pour en
« bénéficier, doit s'accompagner de signes avertisseurs,
« dont l'existence n'a pas été démontrée pas plus qu'à
« l'égard de celui qui devait accorder la priorité et
« franchir le carrefour.

« Attendu que, dans ces conditions, la présomption à
« responsabilité pèse également sur chacune des deux
« parties qui se sont affrontées, conformément aux rè-
« gles posées par l'article 1384 du Code civil et que cha-
« cune des parties en cause doit réparer le préjudice
« causé à l'autre. »

De nombreux autres jugements accordent à chaque conducteur la totalité de leurs dégâts, bien que les fautes de l'un et de l'autre soient manifestement établies. En pareil cas, il devrait y avoir faute partagée et par conséquent réparation partielle et non pas cumul intégral des présomptions.

« Attendu, dira un jugement du Tribunal civil de
« Bordeaux du 18 juin 1939 (Lavialle c. Boissonnot,
« inédit), que les circonstances dans lesquelles s'est pro-
« duit l'accident démontrent la faute partagée des par-
« ties. Qu'en effet, avant de tourner sur sa gauche et
« de couper la route, L. avait l'obligation de s'assurer
« que son mouvement ne pouvait être la cause d'un ac-
« cident, que B., de son côté, commit la double erreur de
« suivre de trop près à grande vitesse la voiture de L.

« et aussi d'entreprendre de le dépasser à hauteur d'un
« carrefour ».

Malgré ces motifs, qui auraient dû exclure l'application de 1384, le Tribunal a condamné chacune des parties à payer à l'autre l'intégralité de ses dommages.

Citons un jugement tout aussi critiquable de M. le Juge de Paix de Cahors, du 9 novembre 1940 (Billière c. Dubernet, inédit), où le juge, après avoir précisé les fautes commises par chacune des parties, ajoute : « Attendu qu'ainsi il est établi qu'aucune d'elles n'est blâmable que la collision est due à une circonstance étrangère non imputable à elle-même et que, suivant la jurisprudence établie, les dommages subis par l'une des parties apparaissent avoir été causés par le fait de l'autre et que, dans ces conditions, la présomption de l'article 1384 joue à l'encontre des propriétaires des deux véhicules pour la réparation des dommages respectivement subis ». Il y a là une confusion manifeste entre l'article 1382 et l'article 1384 et entre la question de la cause étrangère et celle de la faute de la victime.

Relevons enfin un jugement du Tribunal civil de Toulon du 21 mars 1940 (Cortellini c. Liautaud, inédit), appliquant l'article 1384, alors qu'il était prouvé que l'un des conducteurs était pris de boisson.

« Attendu, dit le Tribunal, que si, en l'état des dires des témoins Forcat et Perruch, tous les deux gendarmes, il est constant que C. était plus ou moins pris de boisson, rien ne permet d'établir une relation certaine de cause à effet entre cette ébriété et l'accident lui-même. »

Ce dernier exemple montre bien le danger que présente la généralisation d'une jurisprudence allouant la totalité de leurs dommages à chacun des conducteurs, surtout lorsque les tribunaux inférieurs en arrivent à en accorder le bénéfice à des automobilistes en état d'ivresse!

SECTION IV

CONFLIT D'INTERETS ENTRE L'ASSUREUR ET L'ASSURE EN CAS DE CUMUL DES PRESOMPTIONS DE L'ARTICLE 1384 DANS LA COLLISION D'AUTOMOBILES. - UNE CONSEQUENCE IMPREVUE EN MATIERE DE PROCEDURE : LA DOUBLE CONSTITUTION D'AVOUES.

La jurisprudence actuelle sur le cumul intégral des présomptions de responsabilité est fréquemment la source d'un conflit d'intérêts entre un assuré et l'assureur de sa responsabilité civile. Lorsque, dans une collision de véhicules, les dommages sont réciproques, l'assignation du demandeur soulève, la plupart du temps, une demande reconventionnelle de la partie défenderesse. Si le demandeur a basé son assignation sur la présomption de l'article 1384, § 1^{er}, le défendeur ne manquera pas de revendiquer à son profit l'application du même texte. C'est alors qu'apparaît l'opposition d'intérêts entre chacun des assurés et son assureur. Les deux parties ont évidemment avantage à ce que le Tribunal leur accorde la totalité de leurs dommages respectifs, par application de l'article 1384, tandis que les assureurs ont intérêt à voir appliquer l'idée de faute commune avec, comme conséquence, la réparation seulement partielle des dommages causés.

On conçoit, dans ces conditions, la situation difficile créée par la clause de direction du procès que comporte tout contrat d'assurances, en vertu de laquelle c'est l'assureur qui, sous le nom de l'assuré, dirige la procédure. L'assuré conserve-t-il, malgré cette clause, la faculté de réclamer le bénéfice de l'article 1384 dont l'application automatique aux deux parties va entraîner non seulement l'admission de la demande principale, mais aussi celle de la demande reconventionnelle? Si un jugement intervient accordant à chacune des parties le plein de leurs dommages par application de l'article 1384, l'assureur a-t-il le droit de faire appel, sous le nom de son assuré, de cette décision qui lèse ses intérêts d'assureur ?

Pour ce qui est de la seconde question, la jurisprudence s'accorde à reconnaître que l'assuré ne peut s'opposer à l'exercice de voies de recours par l'assureur qui, en matière civile, reste, à cet égard, le « *dominus litis* ». Par conséquent, il est loisible à l'assureur de relever appel, sous le nom de l'assuré, d'un jugement qui, par application de l'article 1384, a accordé aux deux parties la totalité de leurs dommages. Par contre, l'assureur ne peut s'opposer à ce que l'assuré s'efforce de faire triompher sa propre cause par tous les moyens juridiques que la loi met à sa disposition, notamment en revendiquant à son profit le bénéfice de l'article 1384. Cette situation embarrassante amènera souvent l'assureur à intervenir en son nom personnel dans la procédure pour y défendre ses propres intérêts.

Dans une espèce de ce genre, la première Chambre de la Cour d'Appel de Grenoble, par arrêt du 5 juillet 1939 (Assurances Générales c. Docteur Roche et Abbé

Pageot : *Rev. Gén. Assurances Terrestres*, 1940, 1, 49), déclare que cette intervention de l'assureur au procès « fondée dans sa propre thèse sur la nécessité de soutenir ses droits compromis par son assuré, supposait nécessairement la désignation, à défaut de laquelle elle ne peut être admise, d'un avoué autre que celui même sous la constitution duquel l'appel de l'assuré a été formalisé ». La Cour de Grenoble est donc d'avis que l'opposition d'intérêts entre assureur et assuré postule en pareil cas la constitution de deux avoués différents. On sait, en effet, que si un même avoué peut être constitué pour plusieurs parties ayant le même intérêt, il n'en est pas de même si les parties ont des intérêts distincts : chacune doit avoir un avoir personnel (Cf. Glasson, Tissier et Morel, *Traité de proc.*, 11, n° 496).

En critiquant cette jurisprudence, M. le Professeur Besson se demande si, en pareil cas, l'opposition d'intérêts est telle que cette règle de la double constitution d'avoués doive nécessairement s'imposer. « D'après « l'arrêt ci-dessus étudié, écrit M. Besson, l'assureur « concluait à la reconnaissance de la faute exclusive de « l'autre automobiliste (et subsidiairement à la nomination d'experts) : si la preuve de cette faute avait été « rapportée dans les termes de l'article 1382 du Code « Civil, l'assuré aurait toujours été intégralement dédommagé. En un mot, l'assureur voulait, à l'encontre « de l'adversaire, substituer la faute prouvée à la faute « présumée et par là se décharger de la condamnation « prononcée contre son assuré, sans pour autant porter « atteinte aux droits de ce dernier. Il n'y a donc peut-être pas, conclut-il, opposition d'intérêts exigeant « constitution d'un avoué différent. »

Pour notre part, nous inclineries plutôt à penser qu'en pareil cas, l'assuré, à la différence de l'assureur, a un avantage certain, en l'état actuel de la jurisprudence sur le cumul intégral des présomptions de responsabilité, à utiliser l'article 1384, qui lui permet d'obtenir, automatiquement, entière satisfaction dans des accidents dont les causes sont restées mystérieuses, plutôt que de se risquer sur le terrain de la faute prouvée où les contradictions résultant des témoignages peuvent le conduire à un échec total. Dans le cas notamment où le Tribunal, à la suite d'une enquête décevante, qui ne lui a pas permis de rétablir les circonstances exactes de la collision, a accordé aux parties le bénéfice de l'article 1384; celles-ci ont, cela se conçoit, un intérêt évident à ne s'écarter à aucun prix, en cause d'appel, du domaine de l'article 1384. L'assureur préférera, au contraire, combattre par tous les moyens en son pouvoir l'application de cette jurisprudence qui lui est préjudiciable et plaider exclusivement la faute.

Le conflit d'intérêts n'est donc pas douteux et la constitution de deux mandataires distincts pour l'assureur et l'assuré nous paraît, en pareil cas, s'imposer en l'état actuel de la jurisprudence de la Cour de Cassation sur le cumul intégral des présomptions de responsabilité.

SECTION V

SOLUTIONS FOURNIES PAR LE LÉGISLATEUR FRANÇAIS EN DEHORS DES COLLISIONS D'AUTOMOBILES. — DROIT COMPARE. — PROJET LEGISLATIF FRANÇAIS.

§ 1^{er}. — SOLUTIONS FOURNIES PAR LE LÉGISLATEUR FRANÇAIS EN MATIÈRE DE COLLISIONS D'AÉRONEFS, ET D'ABORDEGE DE NAVIRES.

I. — Pour les collisions d'aéronefs, l'article 52 de la loi du 31 mars 1924 décide que « au cas de dommages causés par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code Civil ». Le législateur paraît avoir eu l'intention de viser l'article 1382 du Code Civil, autrement dit de déclarer que chaque exploitant ne doit réparer les dommages causés par la collision à l'autre exploitant que si sa faute est prouvée. Cela résulte de l'opposition entre l'article 52 et l'article 53, texte qui, nous l'avons vu, crée pour les dommages causés à la surface une responsabilité sans faute.

A l'appui de cette interprétation, on fait également valoir que M. Ripert, rédacteur du projet de loi du 31 mars 1924, est de ceux qui pensent qu'en cas de col-

lision de véhicules, les présomptions de responsabilité doivent s'annuler et qu'il faut en revenir à l'article 1382 du Code Civil. Il paraît donc conforme à l'intention du législateur de 1924 d'affirmer qu'en cas de collision d'aéronefs, personne n'est responsable si aucune faute n'est établie, de sorte que, dans ce cas, les parties ne peuvent se réclamer mutuellement leurs dommages. Si la faute d'un seul est prouvée, celui-ci est tenu pour le tout; si une faute réciproque est démontrée, on partagera la responsabilité.

II. — Abordage de navires en de bateaux. — L'article 407 du Code de Commerce, modifié par la loi du 15 juillet 1915 et la loi du 5 juillet 1934, distinguent trois sortes d'abordages de navires et de bateaux, l'abordage fortuit, l'abordage fautif et l'abordage par faute commune.

Si l'abordage est fortuit, autrement dit s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. C'est l'application de la règle : *res perit domino*. Ainsi, les présomptions de responsabilité s'annulent contrairement à la règle posée en matière de collision d'automobilés par la jurisprudence du cumul intégral des présomptions. Il est à noter à ce sujet que certaines décisions de jurisprudence (Civ., 20 juillet 1932 : G. P., 1932, 2630) ont cru pouvoir résoudre le problème général des collisions en faisant application de la loi de 1915 sur l'abordage; elles étaient critiquables, car ce texte, spécial au droit maritime, ne saurait évidemment être étendu aux collisions entre véhicules qui circulent à terre.

Si l'abordage est fautif, l'article 407, § 3, du Code de

Commerce s'exprime ainsi : « Si l'abordage est causé « par la faute d'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ». Le plus souvent, la faute du capitaine consiste en la violation des droits et règlements qui ont établi les règles internationales de la route de mer, mais elle peut aussi consister dans une autre imprudence quelconque non prévue par les règlements.

Le Code de Commerce ne prévoyait pas l'hypothèse où les deux navires sont en faute. La jurisprudence appliquait à ce cas les principes généraux de la responsabilité civile : partage de la responsabilité proportionnelle aux fautes et solidarité des coauteurs vis-à-vis des tiers. La convention de Bruxelles (article 4) a prévu l'abordage par faute commune et la loi du 15 juillet 1915 l'abordage par faute commune et la loi du 15 juillet 1915 a reproduit l'article de la convention (article 407, § 4 du Code de commerce ». Il faut distinguer trois cas : dommages matériels éprouvés par les tiers, dommages corporels.

1° Dommages causés aux navires entrés en collision.
— L'article 407, § 4, décide : « s'il y a faute commune, « la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ». Il faut, bien entendu, que chaque faute ait une influence sur l'abordage afin d'observer la relation de causalité. Si les deux capitaines ont respecté le règlement, ils peuvent avoir commis tous les deux des imprudences. Enfin, il peut y avoir violation des règlements par l'un des capitaines et imprudence commise par l'autre; dans ce cas, la jurisprudence considère la violation formelle du règlement comme la faute la plus

lourde. Après avoir posé le principe de la proportionnalité, l'article 407, § 4, semble apporter une exception à ce principe par le texte suivant : « toutefois si, d'après « les circonstances, la proportion ne peut être établie « ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la « responsabilité est partagée en parties égales ». Ce texte prévoit donc l'hypothèse où la proportion entre les fautes ne peut être établie.

2° Dommages matériels causés aux tiers. — L'abordage, survenu par la faute commune des deux navires, peut causer un préjudice aux marchandises chargées ou aux bagages des passagers. Les personnes lésées ont un double recours : elles peuvent agir d'abord contre l'armateur avec lequel elles ont traité, c'est alors à l'armateur à dégager sa responsabilité en prouvant la force majeure. Elles peuvent agir ensuite contre le propriétaire du navire, à la condition de démontrer que l'abordage provient de la faute de ce navire. Avant 1915, la solidarité entre les deux armateurs, s'il y avait faute commune de leurs capitaines, était admise par la Jurisprudence. La loi du 15 juillet 1915 a supprimé la solidarité à l'égard des tiers.

3° Dommages corporels. — La convention de Bruxelles (article 4, § 2) a maintenu la solidarité pour les dommages par mort ou blessures.

§ II. — LES SOLUTIONS DU DROIT COMPARÉ EN MATIÈRE DE COLLISION DE VÉHICULES.

I. En droit allemand. — L'article 17 de la loi d'empire du 3 mai 1909 traite des collisions de véhicules, il est ainsi conçu : « Lorsqu'un dommage a été causé par

« plusieurs voitures et que leurs détenteurs sont léga-
« lement tenus envers un tiers de le réparer, cette obli-
« gation, dans les rapports des détenteurs entre eux,
« tant en ce qui concerne le principe même de l'obliga-
« tion que le montant de l'indemnité à payer, dépend
« des circonstances, et, en particulier, de la question de
« savoir si, et dans quelle mesure, l'une ou l'autre des
« parties a eu une part prépondérante dans les causes
« de l'accident. Il en est de même quand c'est l'un des
« détenteurs intéressés qui a subi le dommage, de la res-
« ponsabilité qui incombe aux autres. Les dispositions
« de l'alinéa 1^{er} sont applicables, par analogie, au cas
« où le dommage a été causé par une voiture automobile
« et un animal, ou par une voiture automobile et un
« chemin de fer ».

Mais, on le voit, les dispositions de ce texte ne visent que la situation d'auteurs multiples en présence d'une victime qui ne conduisait elle-même aucun véhicule au moment de l'accident. Cet article prévoit, à juste titre, que, lorsque la personne lésée a subi un préjudice occasionné par plusieurs voitures, il doit être tenu compte pour la répartition de l'indemnité entre les divers responsables de la part prépondérante de l'un d'eux dans les causes de l'accident. Envers la victime, les divers responsables sont tenus solidairement, d'après l'article 840, § 1^{er}, du Code civil allemand. La loi demeure donc muette sur le point le plus intéressant; comment se répartit la charge de la preuve entre deux conducteurs qui entrent en collision?

Pour répondre à cette question, il faut décider que le détenteur (selon l'art. 7 de la loi d'empire) et le conducteur (selon l'art. 18 de la même loi) de chaque voiture

sont responsables du dommage causé à l'autre véhicule. Cette responsabilité ne disparaît qu'au cas où la preuve est rapportée par le détenteur : 1° qu'un événement inévitable est survenu, c'est-à-dire que le conducteur a usé de toutes les précautions nécessitées par les circonstances ; 2° que le dommage ne résulte pas d'une faute de la part de ce dernier.

Mais, selon quels principes va s'effectuer le dosage des fautes ? A cet égard, le droit allemand fait application d'un concept qui lui est particulier, celui de la « connexité causale ». Il ne s'agit pas là d'un concept légalement défini, mais d'une construction doctrinale dont les applications jurisprudentielles sont nombreuses. Ce système revient à faire une sélection entre les fautes qui ont concouru à l'accident et à les classer d'après le degré de possibilité abstraite qu'elles impliquent dans la création de la collision. La responsabilité ne découle donc pas automatiquement de chaque faute commise, mais en principe de celles qui, par leur nature, devaient normalement engendrer l'accident.

Autrement dit, dans le but d'établir une règle de choix entre les différentes fautes qui ont conditionné l'accident, les juristes allemands prennent en considération non le résultat « *in concreto* », mais la catégorie de résultats dans laquelle il peut être classé. Pour qu'une condition soit, par rapport à une conséquence donnée, considérée comme une cause adéquate, il faut qu'elle rende objectivement possible une conséquence de même nature par le seul fait de son apparition. Sinon elle sera une cause fortuite que le droit allemand rejettera.

C'est dans cette théorie de la causalité adéquate, qui s'oppose à celle de l'équivalence des conditions et à la-

quelle la plupart des juristes d'outre Rhin se sont raliés à la suite du philosophe Von Kries, que la jurisprudence allemande s'efforce de trouver le critérium rationnel du partage de la responsabilité dans la collision d'automobiles. Il nous semble d'ailleurs que ce concept de la causalité adéquate ne soit pas très éloigné de la notion de cause génératrice, efficiente ou déterminante dégagée par la jurisprudence française : notion peut-être plus simple et plus claire et qui, en fait, conduit à des solutions très voisines de celles fournies par la jurisprudence allemande.

Aussi bien les tribunaux allemands, tout en partant du principe objectif de la causalité adéquate, en arrivent-ils généralement à proportionner la responsabilité à la gravité respective des fautes commises. Une décision de principe du tribunal d'empire du 14 février 1903 décide à ce sujet que : « la question du degré de causalité coïncidera dans la règle avec celle de la gravité des fautes ».

Nous avons dit que la jurisprudence allemande donnait des solutions voisines de celles de la jurisprudence française dans la plupart des cas de collisions. Nous en trouvons un exemple s'agissant d'accident causé par un changement de direction opéré par un conducteur au moment où un autre véhicule le dépasse. Les tribunaux allemands font peser la plus grande part de responsabilité à l'automobiliste qui exécute cette conversion vers la gauche sans s'assurer de la liberté de la voie, car, dit-elle, « du fait qu'il sort du courant normal de la circulation et introduit dans celle-ci un élément de perturbation, il doit, avant de le faire, redoubler d'attention ». Une part plus faible de responsabilité peut

être laissée à la charge du conducteur qui double dans un carrefour ou une bifurcation, car cette manœuvre est interdite par l'article 10, § 1^{er}, de la Strassenverkehrsordnung du 13 novembre 1937.

Les principes dégagés par les juristes allemands en matière de causalité conduisent également à l'admission de la théorie de la cause initiale et déterminante dont nous avons précédemment étudié les applications par la jurisprudence française. Dans le cas notamment où un véhicule automobile arrive sur lui en tenant sa gauche, le second conducteur venant en sens inverse est autorisé à obliquer lui-même à gauche au dernier moment pour éviter une collision de front qui pourrait être catastrophique. Si le premier conducteur, auteur de la faute initiale qui a engendré et excusé celle du second, ne peut prouver l'existence pour lui d'un état de fait qui l'ait obligé à prendre sa gauche, il est entièrement responsable du dommage causé (Deutsches Autorecht, 1939, page 146, n° 74).

Ajoutons qu'en cas de collision dans un carrefour, le droit allemand fait peser une présomption de faute à la charge du conducteur qui ne laisse pas le passage au véhicule du prioritaire, c'est ce que le droit allemand appelle la « présomption de première vue » (Beweis des ersten Anscheins), d'après laquelle le non-prioritaire est considéré comme n'ayant pas respecté la priorité de l'autre conducteur, mais comme l'ayant enfreint sciemment et sous son entière responsabilité (loi du 5 avril 1937 et Rec. de décisions sur les cas de circulation, 1937, page 326).

S'agissant de collision dont la cause est restée inconnue, la jurisprudence allemande repousse la théorie

française du cumul intégral des présomptions de responsabilité et elle retient que chacun des participants a provoqué l'accident autant l'un que l'autre et doit être déclaré responsable par moitié. C'est là, nous semble-t-il, une solution judicieuse (Cf. l'ouvrage du Docteur Reinhard Geigel, *Der haft pflicht prozess*, 3^e édition, éditeur Bech; Berlin, Munich).

II. En droit belge, le partage de responsabilité dans les collisions de véhicules s'effectue d'après le degré de gravité des fautes prouvées à la charge de chacune des parties. Le Tribunal appréciera si l'une de ces fautes est la cause initiale et déterminante de l'accident et, dans ce cas, celui qui l'a commise sera seul condamné. Au contraire, si plusieurs prévenus ou parties ont commis chacun une ou des fautes ayant contribué à amener l'accident ou à en aggraver les suites, il y aura partage de responsabilité, question de fait laissée à la discrétion des juges du fond.

Il est intéressant de noter qu'en ce qui concerne les accidents occasionnés par les changements de direction concomitants à un dépassement dans un carrefour, la question du partage de responsabilité fut controversée pendant longtemps; l'arrêté royal de 1934 contenait deux textes en opposition, l'un interdisant de doubler dans un carrefour, l'autre défendant de couper la circulation pour virer à gauche. La Cour de Cassation belge, dans un arrêt célèbre, avait décidé que celui qui virait à gauche avait priorité sur celui qui voulait doubler, Mais un nouvel arrêté, entré en vigueur récemment (1^{er} septembre 1941) permet de doubler au carrefour et défend au contraire de couper la circulation pour virer à gauche.

Cette nouvelle réglementation nous paraît beaucoup plus rationnelle et nous avons déjà dit pourquoi.

Le système belge basé tout entier sur la faute, ne permet pas d'envisager un cumul de présomptions de responsabilité : ou bien le demandeur fait la preuve de la faute et il triomphe, ou bien il échoue et il est débouté. La doctrine belge, en accord avec la jurisprudence, ne peut concevoir que chaque conducteur règle la totalité des dommages de l'autre.

III. — En Suisse, la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation automobile décide, dans son article 39, que les dommages matériels doivent être, en cas de collision, réparés suivant les principes du Code fédéral, qui exigent la preuve de la faute. Il n'y a donc pas place pour un cumul des présomptions de responsabilité, s'agissant de dommages matériels, et ce sont seulement des dommages corporels que les conducteurs sont de plein droit responsables en vertu de l'article 38 de la même loi.

Mais il convient d'ajouter que, dans le dosage des responsabilités respectives des conducteurs, la jurisprudence belge fait souvent place à l'examen comparé des dangers particuliers que, en raison de leur nature même, présentaient les véhicules entrés en collision.

C'est ainsi qu'un arrêt du Tribunal fédéral du 9 juin 1934 (Christen c. Bourquoj, 19 juin 1934, A. T. F., 60, II, p. 277; *Journ. des Trib.*, 1935, p. 130) contient des considérations intéressantes à cet égard. Il s'agissait d'une collision entre une automobile et un char hippomobile. Il faut, disait l'arrêt, pour effectuer un judicieux partage des responsabilités, considérer avant tout que les deux véhicules qui sont entrés en collision présentent

en eux-mêmes un danger très différent pour la circulation. L'automobile a une très grande mobilité, aussi celui qui la conduit imprudemment expose les autres usagers de la route à un grave danger. En revanche, le char de l'agriculteur est d'une lenteur notoire et ne constitue pour ainsi dire pas, en soi, une source de danger pour les tiers. Mais si le risque inhérent à la circulation d'une automobile conduite par une personne imprudente ou maladroite est particulièrement grand à cause de la vitesse ajoutée au poids du véhicule, ce risque est en partie tout au moins, compensé pour un homme prudent par la grande maniabilité, par la mobilité extrême du véhicule : les perfections apportées à son mécanisme permettent aux conducteurs d'en adapter immédiatement la vitesse, la direction, l'éclairage, etc., aux conditions de la route et aux circonstances du moment. Par contre, un lourd char, par son manque de maniabilité même, pourra constituer une entrave sérieuse à la circulation routière actuelle dont le cours est loin d'être aussi lent et paisible qu'il y a peu d'années. La vitesse moyenne de cette circulation s'accélère de jour en jour, au fur et à mesure que le nombre des véhicules à moteur tend à l'emporter sur celui des véhicules à traction animale. Or, tout ce qui stationne sur la route ou s'y meut plus lentement que le trafic général gêne la circulation et implique par là même un danger. Dès lors, il paraît difficile de dire aujourd'hui, concluait le Tribunal fédéral, qu'un char de paysan ne présente pas en soi aucun danger et ne crée aucun risque.

Nous voyons dans cette jurisprudence un exemple intéressant d'analyse objective des responsabilités, conduisant à un partage de torts basé non seulement sur la

notion subjective de faute, mais aussi sur celle de danger tenant à la nature particulière des véhicules et au risque d'accidents qu'ils présentent pour les autres usagers.

IV. — Notons enfin, à titre documentaire, que le Code polonais des obligations disposait en son article 54, § 1^{er}, que « en cas de collision d'engins mécaniques de transports, les personnes responsables ne peuvent se demander réciproquement la réparation des dommages subis du fait de la collision que conformément aux principes généraux », c'est-à-dire qu'il y avait, en droit polonais, nécessité de prouver la faute.

Nous relevons la même règle dans les lois hollandaise du 1^{er} novembre 1934, article 25, et autrichienne du 9 août 1908, article 3, sur la circulation automobile et dans l'article 132 du Code civil libanais.

§ III. — DISPOSITIONS DU PROJET DE LA SOCIÉTÉ D'ETUDES LÉGISLATIVES EN MATIÈRE DE COLLISIONS D'AUTOMOBILES.

Signalons que l'article 5, § 10, du projet déposé en 1932 par la Société d'Etudes législatives dispose que « en cas de dommages causés à la suite de collision de véhicules à moteur aux personnes ayant pris place dans l'un des véhicules, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'en cas de fautes démontrées à la charge du propriétaire ou de celui qui s'en sert. »

Il y a peu de chance pour que ce texte reçoive un jour la consécration législative.

Le retour au droit commun, c'est-à-dire à la nécessité de prouver la faute, irait diamétralement à l'encontre de la jurisprudence actuelle sur le cumul des présomp-

tions et il serait beaucoup plus judicieux, à notre sens, de s'arrêter à un moyen terme, c'est-à-dire au partage par moitié chaque fois que les circonstances de la cause ne permettent pas d'effectuer un dosage différent.

D'autre part, on ne s'explique pas pourquoi le projet de la Société législative pose une règle différente selon qu'il s'agit de dommages aux personnes, seuls ceux visés par l'article 5 ou au contraire de dommages aux véhicules qui restent soumis à la responsabilité de plein droit créée par le projet.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, qu'il nous soit permis d'exprimer, à notre tour, le souhait d'une intervention prochaine du législateur, intervention réclamée depuis longtemps par les auteurs les plus qualifiés (V. Maurice Picard : Pour une loi sur les accidents d'automobiles : *Rev. Gén. Ass. Terr.*, 1931, p. 5 et suiv., 489 et suiv.).

I. — Quant à l'incidence de la faute de la victime sur la responsabilité, nous avons vu qu'il pourrait être judicieusement décidé que la faute inexcusable au même titre que la faute intentionnelle de la victime suffit à libérer entièrement le gardien sur qui ne pèse, à défaut de faute prouvée, qu'une simple présomption de responsabilité

Les autres fautes de la victime auraient pour effet d'atténuer la responsabilité de l'automobiliste et de conduire à un partage de responsabilités dont le dosage resterait fonction du degré de gravité de cette faute appréciée d'après son caractère causal.

Il importe, en effet, de restaurer chez le piéton ce sens de la responsabilité personnelle que la jurisprudence actuelle paraît avoir contribué à obnubiler.

Par ailleurs, l'institution de l'assurance obligatoire, maintes fois réclamée, et que beaucoup de pays ont déjà adoptée, mettrait les victimes d'accidents à l'abri de l'insolvabilité d'un grand nombre d'automobilistes.

II. — Les efforts du législateur doivent tendre, d'au-

tre part, à rendre les conducteurs plus prudents et, dans ce but, on pourrait obliger les automobilistes à conserver par devers eux une partie du préjudice, par exemple : 1/10^e. Cette sage disposition suffirait sans doute à réformer la mentalité de certains conducteurs, qui, après un instant d'inquiétude au moment de l'accident qu'ils viennent de causer, se consolent vite avec la formule classique : « l'assurance paiera ».

III. — En matière de collisions d'automobiles, la faute doit garder sa primauté.

La recherche des fautes et le dosage équitable de celles-ci doit rester le souci constant de nos magistrats. Les cas d'application du cumul des présomptions de l'article 1384 doivent rester exceptionnels et, par tous les moyens en leur pouvoir, les juges doivent s'efforcer de faire la plus complète lumière sur les circonstances des accidents soumis à leur examen.

Dans l'hypothèse où, faute d'éléments de preuve, le procès ne peut être jugé que sur l'art. 1384, nous avons vu qu'un règlement par moitié serait, sans doute, plus équitable qu'une indemnisation totale des conducteurs présumés responsables. Mais, là encore, un texte serait nécessaire.

IV. — Une autre réforme s'imposerait, en ce qui touche la méthode d'instruction du procès d'accidents. La preuve testimoniale est encore, à l'heure actuelle, le grand élément de conviction du juge : « Témoins passent écrits ». Or, cette preuve n'a rien de scientifique. Même abstraction faite des dépositions de complaisance fournies au parent, à l'ami, au transporteur bénévole ou à l'assureur, il faut reconnaître que les témoignages les plus désintéressés sont souvent, eux-mêmes, de peu

de valeur. Combien de témoins se laissent guider par une impression et, avec la meilleure foi du monde, se font des causes de l'accident une idée absolument fausse!

Ce sont donc les constatations matérielles qui devraient, avant tout, entraîner la conviction du juge et les témoignages ne devraient venir qu'en second lieu. Il importerait que, dans tout accident d'une certaine importance, des gendarmes spécialisés soient appelés pour relever les traces laissées par le choc et interroger tous sachants; au surplus, la reconstitution de l'accident devrait, dans les cas délicats, être toujours confiée à des experts qualifiés.

V. — Il serait désirable enfin, pour une saine appréciation des responsabilités en matière d'accidents, que tous les magistrats qui ont à les juger sachent exactement ce qu'est la conduite d'une voiture. Certaines décisions, notamment parmi celles des juridictions inférieures, ne peuvent, semble-t-il, s'expliquer que par une ignorance presque complète des choses de l'automobile chez ceux qui les ont rendues et donnent à penser qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de tenir le volant. C'est là une lacune regrettable, et nous souhaitons que, dans un avenir qu'il est permis, malgré tout, d'espérer prochain, un nouvel essor de l'automobile permettra, progressivement, de la combler.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris :

GILBERT GIDEL.

Vu, le Doyen :

G. RIPERT

Vu, le Président :

Maurice PICARD,

BIBLIOGRAPHIE

- ARGENCE P. — Contribution à l'étude de la réparation des accidents d'automobiles : *Revue générale des assurances terrestres*, 1938, p. 433 et s.
- BESSON André (Maurice PICARD et...). — Traité général des assurances terrestres en droit français, t. I, II.
- BIENVENU. — La faute inexcusable dans la loi de 98. (Thèse Caen, 1898).
- CAPITANT Henri. — La responsabilité des accidents causés par les automobiles : *Gazette Dalloz*, 31 mai 1923.
- Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées : *D. H.*, 1937, *chr.*, p. 49 et suiv.
- La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt du 13 février 1930 : *D. H.*, 1930, *chr.*, p. 29 et s.
- Une conséquence imprévue du système de la jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées : *D. H.*, 1930, *chr.*, p. 61 et s.
- Les passages cloutés : *D. H.*, 1931, *chr.*, p. 17 et s.
- De la preuve que doit administrer le gardien d'une chose au cas où il est actionné en responsabilité : *D. H.*, 1931, *chr.*, p. 53 et s.
- DEMOGUE René. — Traité des obligations en général.
- DESCHIZEAUX Jean. — De l'influence du fait de la victime sur la responsabilité civile délictuelle (Thèse, Grenoble, 1934).
- DOMINJON Pierre. — La collision automobile devant la jurisprudence (Thèse, Lyon, 1936).
- ESMEIN Paul (PLANIOL et RIPERT, Traité pratique de droit civil français, t. VI (Obligations, 1^{re} partie), par... t. VII (Obligations, 2^e partie), par... RADOUANT et GABOLDE).
- La faute de la victime exclut-elle la présomption de responsabilité? *Revue générale des assurances terrestres*, 1934, p. 985 et s.
- Le piéton écrasé hors d'un passage clouté : *Gaz. Pal.*, 1938, I, doct. p. 46.

GARDENAT (et SALMON-RICCI). — De la responsabilité civile (délits et quasi-délits).

GAZEAU. — Rapport : *D.*, 1934, 1, 41.

HALLER Marguerite. — Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation (Thèse, Paris, 1926).

HEINRY Xavier. — De la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs pour les dommages causés aux tiers à la surface (Thèse, Paris, 1938).

JOSSERAND Louis. — Les collisions entre véhicules et la responsabilité civile : *D. H.*, 1928, *chr.*, p. 33 et s.

— Le travail de refoulement de la responsabilité du fait des choses inanimées : *D. H.*, 1930, *chr.*, p. 5 et s.

— Les collisions entre véhicules et entre présomptions de responsabilités : *D. H.*, 1935, *chr.*, p. 41 et s.

LALOU Henri. — La responsabilité civile (principes élémentaires et applications pratiques), 2^e édition.

LAFONTAINE Félix. — Le problème social de l'assurance automobile, Monnoyer, Le Mans.

LIRMANN Jean. — La responsabilité des accidents causés par les choses inanimées, notamment par les automobiles : étude de doctrine et de jurisprudence contemporaine en France et en Belgique (Thèse, Strasbourg, 1933).

LOUP Jean. — La responsabilité des accidents causés par les automobiles, Paris : *Dalloz*, 1931.

MARTEAU Pierre. — La notion de la causalité dans la responsabilité civile (Thèse, Aix, 1914).

MAZEAUD Henri et Léon. — Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, délictuelle et contractuelle, 3 vol., 3^e édition, 1938-39.

— Le fait actif de la chose, dans le recueil d'études en l'honneur de M. le Professeur Capitant, 1938.

PICARD Maurice (et André BESSON). — Traité général des assurances terrestres en droit français, t. I et II.

— La responsabilité des accidents d'automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de Cassation : *Revue générale des assurances terrestres*, 1930, p. 259 et suiv.

— Pour une loi sur les accidents d'automobiles : *Revue générale des assurances terrestres*, 1931, p. 5 et suiv., p. 489 et suiv.

— Notes : *Revue générale des assurances terrestres*.

RIPERT Georges. — La règle morale dans les obligations, 3^e édition.

— Préface au Traité de la responsabilité civile de M. SAVATIER, 1939.

ROGER René. — L'article 1384 du Code Civil et la faute de la victime : *Gaz. Pal.*, 1938, 2, *doctr.*, p. 3.

SAVATIER René. — Traité de la responsabilité civile en droit français, 2 vol., Paris, 1939.

— Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels : *D. H.*, 1931, *chr.*, p. 9 et suiv.

— Jeu de l'assurance au cas de dommages réciproques avec responsabilité partagée : *Revue générale des assurances terrestres*, 1933, p. 561 et suiv.

— L'article 1384 est-il applicable au profit de celui qui heurte une chose immobile? *D. H.*, 1937, *chr.*, p. 65 et s.

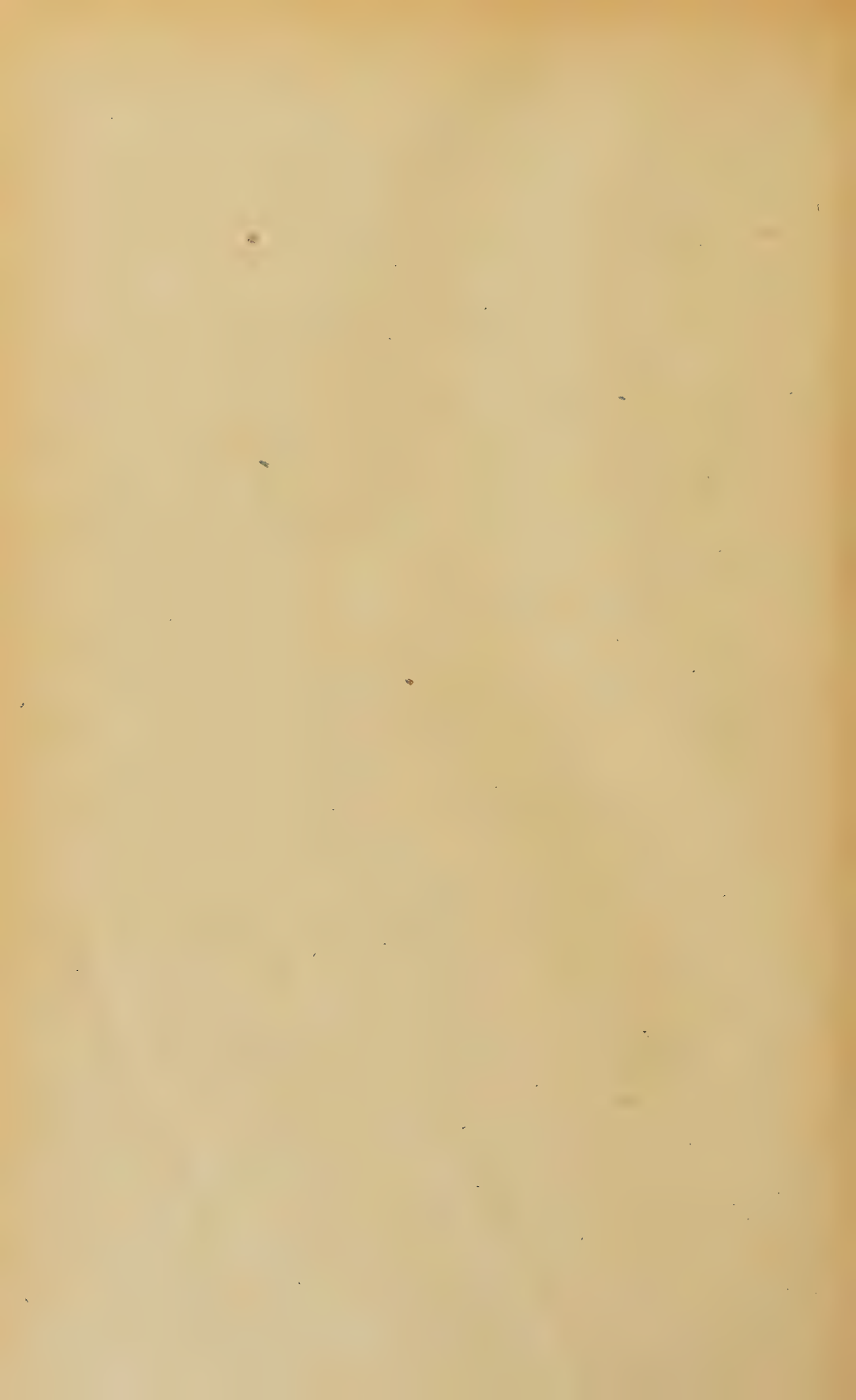


TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — BREF RAPPEL DES FONDEMENTS JURIDIQUES DE LA RESPONSABILITÉ DES ACCIDENTS D'AUTO- MOBILES	
	11
PREMIERE PARTIE. — LE PARTAGE DE RESPONSA- BILITE DANS LES ACCIDENTS CAUSES AUX PIE- TONS PAR LES AUTOMOBILES	
	15
CHAPITRE PREMIER. — PRINCIPES RÉGISSANT LE PARTAGE DE RESPONSABILITÉ	
	17
§ I ^{er} . — <i>Position du problème</i>	17
§ II. — <i>La question en Doctrine</i>	19
§ III. — <i>Evolution jurisprudentielle</i>	24
A) La jurisprudence antérieure à 1934	24
B) La jurisprudence depuis l'arrêt de Cassation du 13 avril 1934	25
CHAPITRE II. — DE QUELQUES APPLICATIONS JURISPRUDEN- TIELLES DU PARTAGE DE RESPONSABILITÉ DANS L'ACCIDENT AUTO-PIÉTON	
	29
§ I ^{er} . — <i>L'arrêt de Cassation du 9 septembre 1940 en matière d'accident causé à un enfant</i>	29
§ II. — <i>Droits et obligations du piéton dans le Code de la Route et la jurisprudence</i>	34
§ III. — <i>Le partage de responsabilité dans les acci- dents survenus sur un passage clouté ou à proximité d'un passage clouté</i>	37
CHAPITRE III. — QUELLE APPRÉCIATION PORTER SUR CETTE JURISPRUDENCE?	
	45
§ I ^{er} . — <i>Critique du point de vue juridique</i>	45
§ II. — <i>Critique du point de vue social</i>	51
CHAPITRE IV. — LES SOLUTIONS DU DROIT COMPARÉ. PRO- JETS LÉGISLATIFS. APERÇU SUR CERTAINES LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES	
	56
§ I ^{er} . — <i>Solutions adoptées par le législateur français en dehors des accidents d'automobiles</i>	56
A) En matière d'accidents du travail	56
B) En matière de dommages causés par l'exploit- tant d'aéronef aux tiers à la surface	59

§ II. — <i>Projets législatifs</i>	63
A) Le projet de la Société d'Etudes législatives ..	63
B) Le projet de Code Franco-Italien des obligations	65
§ III. — <i>Législations étrangères</i>	65
A) Allemagne	65
B) Belgique	68
C) Suisse	70
DEUXIEME PARTIE. — LE PARTAGE DES FAUTES DANS LA COLLISION D'AUTOMOBILES	
73	
TITRE I ^{er} . — PRINCIPES RÉGISSANT LE PARTAGE DES FAUTES. 75	
<i>Chapitre I^{er}. — Les fautes de l'automobiliste</i>	
77	
§ I ^{er} . — Contraventions au Code de la Route. Distinction de la faute juridique et de la faute technique	77
§ II. — Fautes antérieures à la manœuvre et fautes de manœuvre proprement dites	78
§ III. — Fautes d'imprudence et manque de sang-froid	79
<i>Chapitre II. — Le problème du dosage des fautes</i>	
81	
§ I ^{er} . — Le dosage des fautes d'après la culpabilité de leur auteur	81
§ II. — Le dosage des fautes d'après leur relation de cause à effet avec l'accident	85
§ III. — Exclusion du partage de responsabilité lorsque l'une des fautes constitue la faute initiale et déterminante de l'accident	88
TITRE II. — APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES D'UN PARTAGE DE FAUTES DANS DIFFÉRENTS CAS DE COLLISIONS	
91	
<i>Chapitre I^{er}. — De la responsabilité partielle d'un automobiliste arrêté</i>	
91	
<i>Chapitre II. — Le partage de responsabilité dans l'accident de carrefour. Les fautes du prioritaire et leur incidence sur le partage des responsabilités</i>	
99	
A) Prioritaire abordant un carrefour en tenant sa gauche	101
B) Prioritaire qui n'annonce pas son approche ..	103
C) Prioritaire ayant commis un excès de vitesse..	104
<i>Chapitre III. — Le partage de responsabilité dans les collisions résultant d'un changement de direction exécuté au moment d'un dépassement</i>	
107	
<i>Chapitre IV. — Le partage de responsabilité dans la collision auto-tramway</i>	
113	
TROISIEME PARTIE. — LE CUMUL DES PRESOMPTIONS DE RESPONSABILITE DANS LA COLLISION D'AUTOMOBILES	
117	

SECTION I. — POSITION DE LA QUESTION	119
SECTION II. — LES DIFFÉRENTES SOLUTIONS PROPOSÉES	123
§ I ^{er} . — <i>Premier état de la jurisprudence. La neutralisation des présomptions de responsabilité</i>	123
§ II. — <i>Le système du cumul intégral des présomptions de responsabilité</i>	124
A) Exposé	125
B) Examen critique	125
§ III. — <i>Le système proposé par M. Savatier</i>	127
§ IV. — <i>Le système du partage par moitié</i>	128
SECTION III. — APPLICATIONS JURISPRUDENTIELLES DU CUMUL DES PRÉSOMPTIONS DE RESPONSABILITÉ	131
SECTION IV. — DU CONFLIT D'INTÉRÊTS ENTRE L'ASSUREUR ET L'ASSURÉ EN CAS DE CUMUL DE PRÉSOMPTIONS DE RESPONSABILITÉS. LA RÈGLE DE LA DOUBLE CONSTITUTION D'AVOUÉS	137
SECTION V. — SOLUTIONS FOURNIES PAR LE LÉGISLATEUR FRANÇAIS EN DEHORS DES COLLISIONS D'AUTOMOBILES. DROIT COMPARÉ. PROJET LÉGISLATIF	141
§ I ^{er} . — <i>Solutions fournies par le législateur français en matière de collisions d'aéronefs et d'abordages de navires</i>	141
1. — Collisions d'aéronefs	141
2. — Abordages de navires	142
§ II. — <i>Des solutions du droit comparé en matière de collisions de véhicules</i>	144
1. — En droit allemand	144
2. — En droit belge	149
3. — En droit suisse	150
§ III. — <i>Dispositions du projet de la Société d'Etudes Législatives en matière de collisions d'automobiles</i> ..	152
CONCLUSION	155
BIBLIOGRAPHIE	159

Imprimerie Spéciale des Editions DOMAT-MONTCHRESTIEN.
